This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

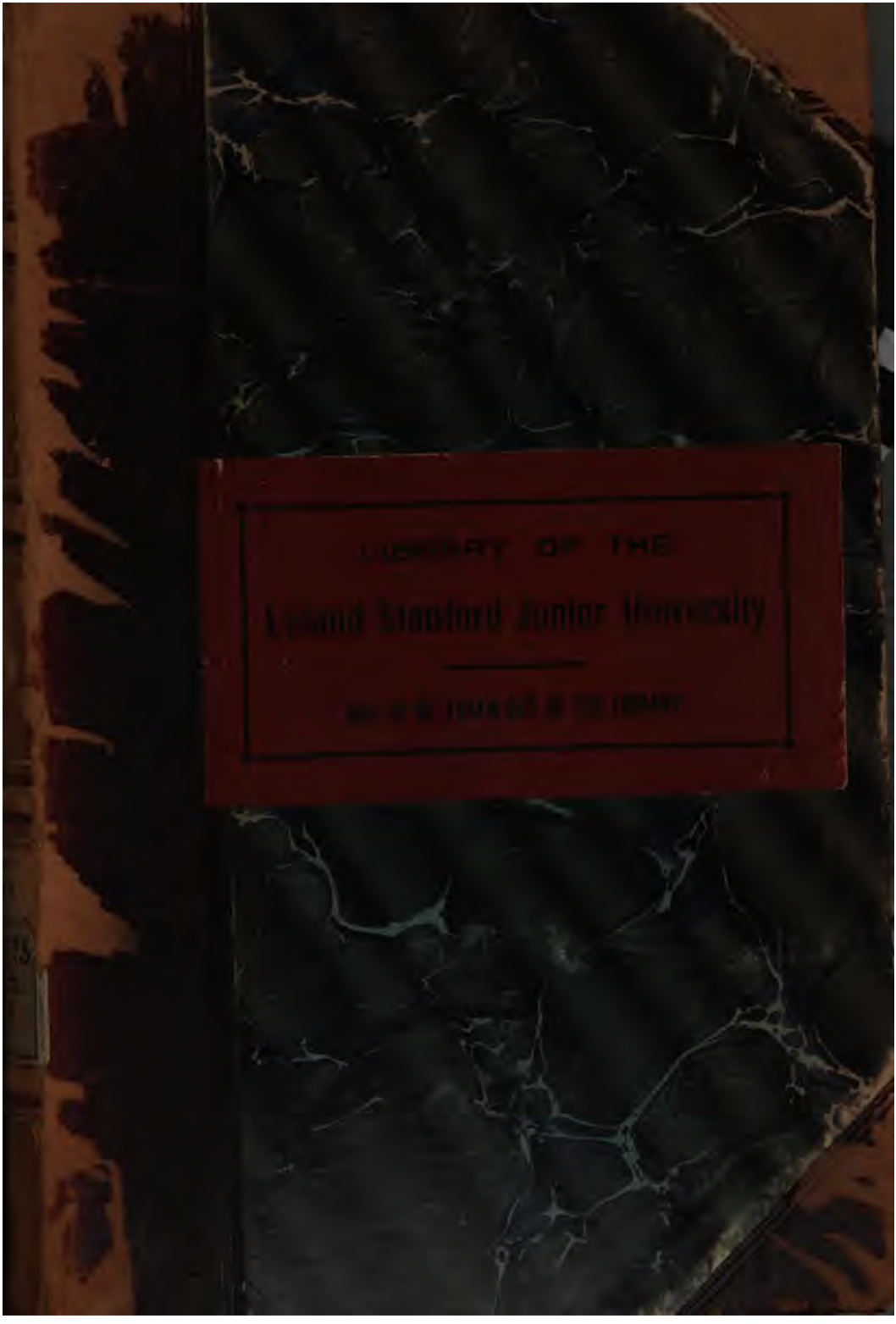
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.


LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

NC 30.D
1886
F65

Foerſter (Fliſter):

Betriebs-Reglement

für die

Eiſenbahnen Deutſchlands.

Germany. Laws, statutes, etc.

Betriebs-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 11. Mai 1874.

In der durch die Beschlüsse des Bundesraths abgeänderten Fassung.

Mit Erläuterungen

von

Carl Foerster (Flister).

Ausgabe B.

(Mit Anlage D.)

Berlin 1886.

Franz Siemenroth.

S.W. Wilhelmstraße 25.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H899

Vorwort.

Obgleich schon sehr schätzenswerthe und eingehende Erläuterungen zum Betriebs-Reglement von hervorragenden Fachmännern erschienen sind, so fehlt es doch z. B. noch an einem Handbuche, welches den gesammten Text des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in seiner jetzigen Fassung durch wörtliche Wiedergabe der von den deutschen Bahn-Verwaltungen erlassenen, zur Zeit gültigen Spezial-Bestimmungen ergänzt und in knapper Form, aber doch ausreichend für den praktischen Gebrauch des Eisenbahn-Beamten und des Handelsstandes erläutert.

Die vorliegende Arbeit soll ein Versuch sein, dem längst empfundenen Mangel eines solchen Handbuches abzuhelfen.

Benutzt und bezw. berücksichtigt sind zur vorliegenden Arbeit die empfehlenswerthen Werke von Dr. Eger (Frachtrecht), Kühlwetter und Ruckdeschel, das deutsche Handels-Gesetz-Buch, das Vereins-Betriebs-Reglement, das Oesterreich-Ungarische Betriebs-Reglement, das Bahnpolizei-Reglement, die Entscheidungen des Reichs-Ober-Handels-Gerichts und des deutschen Reichs-Gerichts, die preuß. Ministerial-Erlasse, die Eisenbahn-Vereins-Zeitung, die neuen preuß. konform. Expeditions-Vorschriften vom 1. April 1886 und andere beachtenswerthe Schriften, auf welche in den Erläuterungen Bezug genommen ist.

Ein Auszug aus dem deutschen Handels-Gesetz-Buch (Tit. IV und V) ist dem vorliegenden Werkchen als besondere Beilage beigefügt.

Möge die Arbeit ihren Zweck erfüllen und günstige Aufnahme finden!

Nordhausen, im Juli 1886.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Geschichtliche Einleitung 1
Eingangs-Bestimmungen 12

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Pflichten des Dienstpersonals 16
§ 2. Rechte des Dienstpersonals 16
§ 3. Entscheidung von Streitigkeiten 17
§ 4. Beschwerdeführung 17
§ 5. Betreten der Bahnhöfe und der Bahn 18
§ 6. Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel 18

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a) Beförderung von Personen.

§ 7. Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit 19
§ 8. Fahrpreise 21
§ 9. Billet-Verkauf. Zurücknahme gelöster Billete 21
§ 10. Fahrbillete und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder 23
§ 11. Umtausch gelöster Billete 26
§ 12. Anweisung der Plätze 26
§ 13. Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt 27
§ 14. Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Kontrolle . . 28
§ 15. Einsteigen in die Wagen 29
§ 16. Versäumung der Abfahrtszeit 29
§ 17. Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren 30
§ 18. Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn 30
§ 19. Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen . . 31
§ 20. Beschädigung der Wagen 31
§ 21. Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt 31

Seite

§ 22. Mitnahme von Hunden ꝛc. Tabackrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände 33
§ 23. Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt . . 34

b) Beförderung von Reisegepäck.

§ 24. Begriff des Reisegepäcks 34
§ 25. Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen 35
§ 26. Einlieferung des Gepäcks 36
§ 27. Mitnahme von Handgepäck 36
§ 28. Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks 37
§ 29. Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck 38
§ 30. In Verlust gerathene Gepäckstücke 40
§ 31. Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit 41
§ 32. Gepäckträger 42
§ 33. Zurückgelassene Gegenstände 43

c) Beförderung von Leichen.

§ 34. Beförderungs-Bedingungen 44

d) Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§ 35. Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit 46
§ 36. Auslieferung 47
§ 37. Belassung von Reisegepäck ꝛc. in den Equipagen 47
§ 38. Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge 48
§ 39. Lieferungszeit 49

e) Beförderung von lebenden Thieren.

§ 40. Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere 50
§ 41. Beförderung von Hunden 53
§ 42. Beförderung von Pferden 53
§ 43. Beförderung von anderen Thieren 54
§ 44. Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere 54
§ 45. Lieferungszeit 56

III. Beförderung von Gütern.

§ 46. Beförderung von Gütern 58
§ 47. Uebernahme von Gütern 60
§ 48. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände 63
§ 49. Abschluß des Frachtvertrages 68
§ 50. Frachtbriefe 69
§ 51. Zoll- und Steuervorschriften 80

Seite
§ 52. Berechnung der Frachtgelder 84
§ 53. Zahlung der Fracht 91
§ 54. Nachnahme der Provision 96
§ 55. Annahme der Güter 100
§ 56. Auflieferung der Güter und Beförderung 102
§ 57. Lieferungszeit. Berechnung derselben 105
§ 58. Zeitweilige Verhinderung des Transports 111
§ 59. Avisirung und Ablieferung des Gutes 113
§ 60. Lagergeld und Konventionalstrafe 130
§ 61. Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen 135
§ 62. Haftpflicht im Allgemeinen 138
§ 63. Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute 140
§ 64. Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht 141
§ 65. Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind 154
§ 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte 155
§ 67. Besondere Beschränkung der Haftpflicht 155
§ 68. Geldwerth der Haftung 168
§ 69. Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit 174
§ 70. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit . . 180
Art. 30 d. Uebereink. z. BR. (Verfahren zur Regelung der Entschädigungs-Forderungen) 183

IV. Schlußbestimmung 186

Anlagen zum Betriebs-Reglement.

Anl. A. Erklärung, betr. mangelhafte Verpackung 189
Anl. B. C. Frachtbrief-Formular für gewöhnliches und für Eilgut . . 190
Anl. D. Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände 193

Anhang. Auszug aus dem allgemeinen deutschen Handels-Gesetz-Buche (Tit. IV und V, Art. 379—431 umfassend) 219

Nachtrag 235

Abkürzungen.

Betriebs-Reglement = BR.
Bahn-Polizei-Reglement = BPR.
Handels-Gesetz-Buch = HGB.
Eisenbahn-Verordnungs-Blatt = EVBl.
Reichs-Eisenbahn-Amt = REA.
Ministerial-Erlaß = Min.Erl.
Ministerial-Blatt = Min.Bl.
Straf-Gesetz-Buch = StGB.
Straf-Prozeß-Ordnung = StPO.
Allgemeines Landrecht = ALR.
Haftpflicht-Gesetz = HGes.
Eisenbahn-Gesetz = Eis.Ges.
Gesetz-Sammlung = GS.
Reichs-Gesetz-Blatt = RGBl.
Reichs-Ober-Handels-Gericht = ROHGer.
Reichs-Gericht = RGer.
Ober-Tribunal = Ob.Trib.
Eisenbahn-Vereins-Zeitung = EVZtg.

Geschichtliche Einleitung.*)

Vor Einführung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches waren die Eisenbahnen, wie alle anderen Frachtführer, lediglich den allgemeinen Normen der einzelnen deutschen Landesrechte über den Frachtvertrag unterworfen.

Innerhalb der durch diese Gesetze gezogenen Grenzen war es allen Frachtführern, also auch den Eisenbahnen, gestattet, die Bedingungen vorzuschreiben, unter welchen sie einen Transport von Personen oder Sachen zu übernehmen bereit waren.

Bei dem großen Umfang, welchen der Transportbetrieb der Eisenbahnen gleich von vornherein annahm, erwies es sich alsbald als unausführbar, mit jedem einzelnen Absender sämmtliche Bedingungen des Frachtvertrages speziell zu vereinbaren.

Es wurde daher nothwendig, feste Normen für die verschiedenen Arten der Transport-Artikel aufzustellen, um den schwierigen und zeitraubenden Einzelvereinbarungen überhoben zu sein.

Unter diesen Normativ-Bedingungen — welche von den meisten Bahnen mit dem Namen „Reglement" bezeichnet und durch einen, den Einwand der Unkenntniß ausschließenden Publikationsmodus veröffentlicht wurden — erklärten sich die Eisenbahnen zum Abschlusse von Frachtverträgen bereit.

Anfänglich publizirte jede Eisenbahn-Verwaltung für ihren Bezirk ein solches (Lokal- oder Spezial-) Reglement, welches die Transportbedingungen für diejenigen Frachtverträge vorschrieb, die lediglich innerhalb ihres eigenen Bezirks zum Abschlusse und zur Ausführung kamen.

Die größere Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs, die Verdichtung

*) Benutzte Quellen: Dr. Eger's Frachtrecht, Ruckdeschel's und Kühlwetter's Kommentar.

der Bahnnetze und die Nothwendigkeit, die Güter soweit als möglich ohne Umladung auf die Anschlußbahnen übergehen zu lassen, machte das Bedürfniß von Vereinigungen der Bahnen geltend.

Es vereinigten sich mehrere aneinander schließende Bahnen zu sogenannten Verbänden, die gemeinsame Grundbestimmungen für den Transport von Personen und Gütern auf den unter der Leitung der verbundenen Verwaltungen stehenden Bahnen festsetzten (Verbands-Reglements), um die möglichste Einheit in den Verbandsverkehr zu bringen.

Aus solchen Verbänden ging im Jahre 1847 der „deutsche Eisenbahn-Verein" hervor, welcher sich noch in demselben Jahre mit der Feststellung:

1. eines Vereins-Reglements über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung,
2. eines Vereins-Reglements für den Güter-Verkehr,
3. eines Uebereinkommens zwischen den Verwaltungen unter sich für den direkten Güter-Verkehr

beschäftigte.

ad Nr. 1. Der Vorschlag: ein für alle Bahnen verbindliches Reglement über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung zu schaffen, fand nicht allseitige Zustimmung und man beschränkte sich in der im Jahre 1847 zu Hamburg stattfindenden General-Versammlung darauf, allgemeine Bestimmungen zu vereinbaren und zu beschließen, daß die Reglements der einzelnen Bahnen über die Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung nach den von der Kommission aufgestellten und in der General-Versammlung theilweise modifizirten allgemeinen Grundsätzen bis zum 1. Januar 1849 dahin abzuändern seien, daß etwaige, durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen bedingte zusätzliche Bestimmungen mit den vereinbarten Grundsätzen nicht in Wiederspruch stehen dürften.

Diese damals vereinbarten „Normativ-Bestimmungen", in den Jahren 1848, 1853, 1854 und 1856 ergänzt und wiederholt revidirt, wurden in der Triester General-Versammlung des Vereins (1858) endgültig festgestellt und — da der erneute Vorschlag: statt bloßer Normativ-Bestimmungen ein förmliches Vereins-Reglement für die Personen- ꝛc. -Beförderung zu entwerfen, wiederholt keine allseitige Zustimmung fand — am 1. Juli 1859 abermals als Normativ-Bestimmungen mit dem Bemerken publizirt, daß Spezial-Bestimmungen einzelner Bahnen neben jenen Geltung haben.

ad Nr. 2. Der von der Kommission des Vereins im Oktober 1847 in Hannover aufgestellte Entwurf eines „Vereins-Güter-Reglements" behandelte das Verfahren:

der direkten Beförderung,
die Art der Verpackung der Güter,

den Ausschluß explodirender Gegenstände vom Transporte,
Form der Frachtbriefe,
Berechnung und Zahlung der Fracht,
Nachnahme,
gewöhnliche und Eilfracht,
Avisirung und Ablieferung der Güter,
Verfahren bei verweigerter Abnahme,
Haftpflicht,
Reklamationsverfahren
2c. 2c.

Dieser Entwurf wurde, nachdem er in den General-Versammlungen des Vereins zu Dresden (1848) und zu Wien (1849) wiederholt durchberathen und berichtigt, als:

Vereins-Güter-Reglement vom 1. April 1850

mit dem 1. Juli 1850 in Wirksamkeit gesetzt.

Die Erfahrungen der folgenden Jahre, welche im Güterverkehr gemacht wurden, ließen eine Umarbeitung dieses Reglements nothwendig erscheinen.

Der neu ausgearbeitete Entwurf wurde in den General-Versammlungen zu Breslau (1855) und zu Frankfurt a. M. (1856) wiederholter Prüfung und Berichtigung unterzogen und als:

Vereins-Reglement vom 1. Dezember 1856

gültig vom 1. Januar 1857 ab publizirt. —

ad Nr. 3. Das Vereins-Uebereinkommen, welches die Verhältnisse der Bahnen untereinander in Ansehung des direkten Güterverkehrs zu regeln hatte, trat nach mehrfachen Berathungen am gleichen Tage (1. Juli 1850) in Kraft.

Waren nun auch die großen Vortheile, welche die Feststellung gleichmäßiger und einheitlicher Transportbedingungen für die Frachtverträge sämmtlicher deutschen und auch zahlreicher außerdeutschen Eisenbahnen auf den Verkehr ausübten, nicht zu verkennen, so machten sich doch auch zugleich wichtige Gründe gegen die unbeschränkte Selbstgesetzgebung der Eisenbahn-Verwaltungen geltend.

Das sogen. „faktische Monopol" der Eisenbahnen, d. i. die thatsächliche Nothwendigkeit für den Handelsstand, die Eisenbahnen — theils wegen Mangel anderer Transportmittel, theils wegen zu hoher Preise der letzteren — benützen zu müssen, ferner die in den damals erlassenen (Spezial-Verbands- und Vereins-) Reglements unverkennbar hervorgetretene Neigung der Eisenbahn-Verwaltungen, zu ihrem Vortheil den in den Landesrechten begründeten Umfang ihrer Haftpflicht, hauptsächlich in Bezug auf die Beweislast, möglichst einzuschränken, drängten zu einer gesetzlichen Regelung des Eisenbahntransportrechts.

Diese fand durch das allgemeine deutsche Handels-Gesetz-Buch statt.*)

Als bekannt wurde, daß die deutschen Bundes-Regierungen eine Kommission zur Berathung eines HGBs. niedergesetzt hatten, beauftragte der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der am 13./15. September 1858 in Triest abgehaltenen General-Versammlung eine Kommission, den Entwurf des HGBs., soweit er auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen Einfluß üben könne, zu prüfen und zu begutachten.

Aus den Berathungen dieser Kommission ging die das „Frachtgeschäft" (Tit. V d. HGBs.-Entwurfs) behandelnde Denkschrift vom 12. Dezember 1859 hervor, welche am 6. Januar 1860 allen deutschen Bundes-Regierungen mit der Bitte um Berücksichtigung bei der dritten Lesung des HGBs.-Entwurfs überreicht wurde.

Auch wurde auf höheren Orts erfolgte Anregung von der Kommission des Vereins unterm 25. Januar 1860 eine Reihe von formulirten Abänderungsvorschlägen zum Entwurfe II. Lesung des HGBs. aufgestellt.

Die hierauf von dem Königl. Preuß. Minist. für Handel ꝛc. unter Zuziehung von Eisenbahn-Vorständen und kaufmännischen Sachverständigen veranlaßte Berathung hatte zur Folge, daß dem Nürnberger Entwurfe des HGBs., welcher in der II. Lesung der Eisenbahnen gar nicht gedachte, ein besonderer, dieselben behandelnder Abschnitt (von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere — Art. 422—431) eingefügt wurde, welcher fortan die gesetzliche Basis der „Eisenbahn-Betriebs-Reglements" bildete.

Nach dem Allgem. Deutsch. HGB. finden die allgemeinen Grundsätze über das Frachtgeschäft (Tit. V Abschnitt I Art. 390 bis 421) auch auf den Frachtverkehr der Eisenbahnen und anderer öffentlichen Transport-Anstalten Anwendung. Neben diesen ist jedoch durch den Abschnitt II des Tit. V (Art. 422—431), welcher speziell „vom Frachtgeschäft der Eisenbahnen" handelt, den Eigenthümlichkeiten des Eisenbahnfrachtgeschäfts Rechnung getragen, gleichzeitig aber auch das Vertragsrecht der deutschen Bahnen insofern beschränkt worden, als die in den Artikeln 395—397, 400, 401 und 408 enthaltenen Haftpflichtbestimmungen weder durch Reglements, noch durch spezielle Verabredungen mit dem Absender ausgeschlossen oder weiter beschränkt werden dürfen.

Alle anderen Bestimmungen des vom Frachtgeschäft handelnden V. Titels des Allgem. Deutsch. HGBs. dagegen gestattet dasselbe durch Reglements oder durch Spezial-Verträge gültig abzuändern.

*) Die Einführung des HGBs. in Deutschland und Oesterreich erfolgte in den Jahren 1862/1866. (Siehe Anhang I.)

Durch die Einführung des Deutsch. HGBs. in Deutschland und Oesterreich wurde

1. die Bildung eines neuen, den Vorschriften desselben entsprechenden Vereins-Güter-Reglements an Stelle des Reglements vom 1. Dezember 1856

sowie

2. eine Revision bezw. Umarbeitung der Normativ-Bestimmungen für die Personenbeförderung vom 1. Juli 1859 namentlich der die Haftpflicht beim Gepäcktransport betreffenden Bestimmungen

nothwendig.

ad Nr. 1. Der von der General-Versammlung des Vereins zu Danzig (30./31. Juli 1860) und zu Hamburg (12./15. Dezember 1860) bereits bearbeitete, von dem Gesichtspunkte ausgehende Entwurf, daß dadurch alle Spezial-Reglements der einzelnen Bahnen und Verbände entbehrlich gemacht werden sollten, wurde in den General-Versammlungen zu Köln (26./28. August 1861) und zu Dresden (10. Februar 1862) durchberathen und — dem zugehörigen Uebereinkommen gemäß — als Vereins-Güter-Reglement vorläufig provisorisch in Preußen und Sachsen am 1. März 1862, in Bayern am 1. Juli 1862 und in Oesterreich am 1. Juli 1863 in Wirksamkeit gesetzt, dann aber durch Beschluß der General-Versammlung zu Hannover (9./10. August 1864) definitiv für sämmtliche Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angenommen und zugleich mit dem neu redigirten Uebereinkommen als: Reglement für den Vereins-Güter-Verkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März 1865 durch die geschäftsführende Direktion des Vereins veröffentlicht. (Deutsche Eisenbahn-Zeitung 1864, S. 399, 412 und Preuß. Minist-Bl. für die innere Verwaltung 1865, S. 261 ff.) —

ad Nr. 2. Der aufgestellte Entwurf eines neuen Vereinspersonen- ꝛc. Reglements an Stelle der unterm 1. Juli 1859 eingeführten Normativ-Bestimmungen wurde in den General-Versammlungen zu Amsterdam (28./30. Juli 1862), zu Salzburg (3./4. August 1863) und zu Hannover (9./10. August 1864) zur Berathung gestellt und nach erfolgtem Abschlusse in letzterer Versammlung als:

Vereins-Reglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März 1865

mit dem 15. April 1865 entgültig eingeführt. (Preuß. Minist-Bl. für die innere Verwaltung 1865, S. 251 ff.)

Diese Vereins-Reglements, welche mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung der Regierungen auf allen deutschen Bahnen angewendet wurden, haben in den Jahren 1865—1870 nur unwesentliche Abänderungen erfahren.

Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes rief auf diesem Gebiete eine Umgestaltung hervor.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 1. Juli 1867 schrieb im Abschnitt VII Art. 42 vor:

„Der Bund wird dahin wirken, das baldigst auf den Eisenbahnen im Gebiete des Bundes übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden."

Die Folge dieser Verfassungs-Bestimmung war das vom Bundesrath erlassene, vom Bundeskanzler publizirte

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juli 1870,

welches, seinem Inhalte nach den beiden Vereins-Reglements vom $\frac{\text{1. März}}{\text{15. April}}$ 1865 sich anschließend, die Bestimmungen für den Personen- 2c. Verkehr mit denjenigen für den Güter-Verkehr in ein Reglement verschmolz. —

Die obligatorische Einführung eines einheitlichen Betriebs-Reglements auf Grund der verfassungsmäßigen Befugniß des Bundesraths war für die einheitliche und konstante Fortentwickelung des deutschen Eisenbahntransportrechts ein dringendes Bedürfniß, weil die durch den Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingeführten einheitlichen Betriebs-Reglements für den Güter- und Personen- 2c. Verkehr nur auf der freien Vereinbarung der zu dem genannten Vereine gehörigen Eisenbahnen beruhte und daher diese einheitliche Regelung durch Kündigung Seitens jeder einzelnen Bahn jederzeit gestört werden konnte.

Auf die beiden Vereins-Reglements konnte die Einführung des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde nicht ohne wesentlichen Einfluß bleiben. Anfänglich war man sogar geneigt, dieselben gänzlich aufzuheben. Mit Rücksicht indessen darauf, daß die Geltung der Vereins-Reglements sich auch auf eine große Anzahl außerdeutscher, dem Norddeutschen Reglement nicht unterworfener Bahnen erstreckte und mithin im Interesse des einheitlichen Vereins-Verkehrs aufrecht erhalten werden mußte, und daß ferner das Norddeutsche Reglement die Einführung für das Publikum günstigere Bestimmungen gestattete, wurde vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der General-Versammlung zu Berlin (14./16. August 1871) die Einführung des Norddeutschen Reglements als Vereins-Reglement an Stelle der beiden Vereins-Reglements von 1865 beschlossen.

Dieser Beschluß kam jedoch nicht zur Ausführung.

Nach erfolgter Konstituirung des Deutschen Reiches überwies die Reichsverfassung — ebenso wie früher die Verfassung des Norddeutschen Bundes — in Artikel 4 Nr. 8 der Beaufsichtigung Seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben:

> „das Eisenbahnwesen (in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Artikel 46) im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs",

und in weiterer Ausführung dieser Grundbestimmung verordnete Artikel 45 der Verfassung:

> „daß dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen zusteht und dasselbe namentlich dahin wirken wird, daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden."

Auf Grund dieser Verfassungsbestimmung dehnte der Bundesrath das Betriebs-Reglement Norddeutschlands (durch die zugleich einige Abänderungen enthaltende Bekanntmachung vom 22. Dezember 1871) unter der Bezeichnung:

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands

mit dem 1. Januar 1872 auch auf die Bahnen von Württemberg, Baden, Südhessen und Elsaß-Lothringen aus.

Auch Bayern führte dasselbe — und zwar mit Rücksicht auf sein Reservatrecht selbstständig — mit dem 1. Januar 1872 ein, so daß der Geltungskreis desselben von diesem Tage ab alle Staaten des Deutschen Reiches umfaßte.

In Oesterreich-Ungarn galt noch das vielfach lückenhafte und unzureichende Betriebs-Reglement von 1863. Allein schon vor der Einführung des Norddeutschen Reglements in Deutschland im März 1871 sah sich die Wiener Handelskammer durch die täglichen Klagen des Handelsstandes über die Mängel des Transportwesens und den Ruf nach zeitgemäßen Reformen veranlaßt, eine allgemeine Eisenbahn-Enquete einzuberufen, zu welcher Delegirte der sämmtlichen österreichisch-ungarischen Handelskammern und Eisenbahn-Verwaltungen zugezogen wurden.

Die 2. Sektion dieser Enquete arbeitete unter Zugrundelegung des Norddeutschen Bundes-Reglements vom $\frac{\text{10. Juni 1870}}{\text{1. Januar 1872}}$ ein neues Reglement aus, welches theils sachliche, theils stilistische Aenderungen und Zusätze enthielt.

Dieser von der Wiener Handelskammer mittelst einer Denkschrift im Januar 1872 dem österreichischen Handelsminister vorgelegte Entwurf wurde durch Verordnung des österreichischen Handels- und des

ungarischen Kommunikations-Ministeriums vom 1. Juli 1872 (also ohne Mitwirkung der Legislative) als:

„Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder bezw. der Länder der Ungarischen Krone"

erlassen und trat am 1. August 1872 in Geltung.

Für den Bereich des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hatten sonach mit dem Jahre 1872 zwei staatlich mit obligatorischer Wirkung versehene Betriebs-Reglements Geltung.

Das österreichisch-ungarische Reglement schloß sich zwar im Allgemeinen demjenigen für die Eisenbahnen Deutschlands an, enthielt aber doch vielfach für das Publikum und namentlich den Handelsstand günstigere Bedingungen. Dieser Umstand veranlaßte den Verein im Interesse einheitlicher Betriebs-Vorschriften für alle zugehörigen Bahnen ein neues Vereins-Reglement auszuarbeiten, welches namentlich den Zweck hatte, die zwischen dem deutschen und österreichisch-ungarischen Reglement bestehenden Verschiedenheiten für die Vereins-Verwaltungen auszugleichen. Der von der Kommission des Vereins ausgearbeitete neue Entwurf wurde in der außerordentlichen General-Versammlung zu Frankfurt a/M. (21./22. Januar 1873) angenommen und nach deren Beschluß der deutschen und österreichischen Regierung mit der Bitte vorgelegt, denselben zur Erlangung eines für alle Vereins-Verwaltungen gleichlautenden Betriebs-Reglements bei etwaigen Entschließungen über Aenderungen des deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements zu berücksichtigen.

Infolge zahlreicher Beschwerden, die Seitens des Handelsstandes gegen mehrere Bestimmungen des Betriebs-Reglements erhoben worden waren, war die deutsche Reichsregierung inzwischen aus eigener Initiative der Frage einer Abänderung des deutschen Betriebs-Reglements näher getreten. Ferner stellte sich, um die Herbeiführung einer, durch die engen Verkehrs-Beziehungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns gebotenen, möglichsten Uebereinstimmung in den Betriebs-Reglements beider Reiche vorzubereiten, eine eingehende Revision des deutschen Betriebs-Reglements als eine dringende Nothwendigkeit heraus.

Der im Reichskanzleramte ausgearbeitete Entwurf, dem neben dem deutschen Reglement vom 1. Januar 1872 auch das österreichisch-ungarische Reglement vom 1. August 1872, sowie der in der General-Versammlung des Vereins zu Frankfurt a/M. (21./22. Januar 1873) festgestellte Entwurf und andere zahlreiche Denkschriften und Gutachten der deutschen Handels- und Gewerbekammern zu Grunde gelegt waren, wurde dem durch das Reichs-Gesetz vom 23. Juni 1873 eingesetzten Reichs-Eisenbahn-Amte zur weiteren Berathung über-

wiesen, welche unter Zuziehung von Delegirten des Handelstages und des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 10. September 1873 zu Berlin stattfand.

Der hiernach vom Reichs-Eisenbahn-Amte aufgestellte Entwurf wurde vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der General-Versammlung zu Heidelberg am 22. September 1873, in der Kommissionsberathung zu Berlin am 18./19. Oktober 1873 und in der General-Versammlung zu Berlin am 3./4. November 1873 zur Berathung gestellt und der neu redigirte Entwurf von dem Verein der deutschen und österreichisch-ungarischen Regierung zur Berücksichtigung übersandt.

Dieser Entwurf wurde hierauf von Kommissarien beider Regierungen weiteren eingehenden Erörterungen unterzogen und, nachdem über eine Anzahl Abänderungen Einvernehmen erzielt worden (eine Zusammenstellung der wesentlichen Abänderungen giebt die Zeitung des Vereins 1874, S. 553 ff.), als das Ergebniß einer Vereinbarung zwischen den Reichsbehörden beider Staaten in wesentlich übereinstimmendem Wortlaute angenommen und für Deutschland als:

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874

(Central-Bl. für das Deutsche Reich 1874 Nr. 21, S. 179 f.), für Oesterreich-Ungarn als:

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der Ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874 (XXVI. Stück des Oesterreichischen Reichsgesetzblattes vom 10. Juni 1874 Nr. 75 und Amtsblatt für die Länder der Ungarischen Krone vom 10. Juni 1874)

— beide mit Gültigkeit vom 1. Juli 1874 —

publizirt.

Bayern hat das deutsche Reglement mit dem 1. Juli 1874 für seine Bahnen gleichfalls eingeführt (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern 1874 Nr. 30, S. 337 f.).

Die Abweichungen des deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements betreffen theils Zusätze für den internen Verkehr zu den §§ 43 und 48, theils sind sie durch die Verschiedenheit der Maaß-, Gewichts- und Münzsysteme bedingt.

In den österreichischen Ländern diesseits der Leitha ist das metrische Maaß- und Gewichts-System eingeführt, in Ungarn dagegen nicht.

Durch die Einführung des deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements von 1874 wurden viele Bestimmungen des Vereins-

Reglements hinfällig und war deshalb eine umfassende Aenderung desselben nothwendig. Der von der Kommission des Vereins zu Harzburg unterm 17. August 1874 ausgearbeitete Entwurf, dem das deutsche und österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement zu Grunde gelegt waren, wurde in den General-Versammlungen des Vereins zu Budapest am 28. September bis 1. Oktober 1874 und zu Bremen am 2./4. August 1875 durchberathen und nach Feststellung als:

Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gültig vom 1. Juni 1876

publizirt. (Vereinszeitung 1876, S. 519 ff.)

Gleichzeitig wurde mit Rücksicht auf dieses neue Vereins-Reglement ein von der Kommission des Vereins zu Dresden am 19. Juli 1875 neu entworfenes, von der General-Versammlung zu Bremen am 2./4. August 1875 acceptirtes

Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gültig vom 1. Juni 1876,

eingeführt.

Im Laufe der folgenden Jahre wurden die staatlichen Reglements (in Deutschland und Oesterreich-Ungarn) von 1874 sukcessive durch mannigfache Aenderungen und Ergänzungen, als deren wichtigste die Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars und die gänzliche Umgestaltung des § 48 zu bezeichnen sind, weiter vervollkommt.

Dementsprechend wurde auch das Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und das zugehörige Uebereinkommen durch mehrere Nachträge mit den in dem deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement eingetretenen Modifikationen und Ergänzungen fortgesetzt im Einklange erhalten.

In der General-Versammlung zu Baden-Baden (2./4. August 1880) wurden neue Ausgaben des Vereins-Betriebs-Reglements und des zugehörigen Uebereinkommens beschlossen und dem Beschlusse gemäß mit Gültigkeit vom 1. Januar 1881 publizirt.

Diese Ausgaben erfuhren in den folgenden Jahren wieder mehrfache Aenderungen. Zu dem Vereins-Betriebs-Reglement erschienen IX und zu dem Uebereinkommen V Nachträge.

Auf Beschluß der Vereins-Verwaltungen wurden auch diese Ausgaben neu redigirt und das

Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands mit Gültigkeit vom 1. Februar 1885

und das

Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit Gültigkeit vom 1. April 1885

publizirt.

Zu der neuesten Ausgabe des Vereins-Betriebs-Reglements sind inzwischen wieder weitere Nachträge erschienen, welche namentlich einige Abänderungen und Ergänzungen des § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Anlage D zu diesem Paragraphen enthalten.

Auch das Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement hat inzwischen einige Aenderungen erfahren.

Dieselben sind in den nachfolgenden Blättern berücksichtigt worden.

Bekanntmachung, *)

betreffend das

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 11. Mai 1874.

In Ausführung des Artikels 45**) der Reichsverfassung hat der Bundesrath des Deutschen Reichs an Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom

*) Obige Bekanntmachung ist abgedruckt im Reichsges.-Bl. 1874 S. 84.

**) Im Artikel 4 Nr. 8 der Reichs-Verfassung vom 16. April 1871 wird das Eisenbahnwesen in Deutschland — im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs — der Beaufsichtigung des Reiches und der Gesetzgebung desselben überwiesen (s. geschichtl. Einl.). Artikel 4 lautet:

„Der Beaufsichtigung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:

1—7. 2c.;

8. das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Artikel 46, und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs;

9—16. 2c.;"

Die Art. 41—47 der Reichs-Verfassung enthalten die weiteren, die Kompetenz des Reiches in Bezug auf das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen und lauten:

„Art. 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder

10. Juni 1870 (Bundes-Gesetzblatt pro 1870, S. 419) und der Nachträge zu demselben vom 22. Dezember 1871 (Reichs-Gesetzblatt

---

Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.

Art. 42. Die Bundes-Regierungen verpflichten sich, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Art. 43. Es sollen demgemäß in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebs-Einrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahn-Polizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahn-Verwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebs-Material so ausrüsten, wie das Verkehrs-Bedürfniß es erheischt.

Art. 44. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güter-Verkehr, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Art. 45. Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden;

2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Ein-Pfennig-Tarif eingeführt werde.

Art. 46. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einem dem Bedürfniß entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend, sowie in den Artikeln 42—45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Vertheidigung Deutschlands haben sämmtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär- und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern."

pro 1871, S. 473) und vom 5. August 1872 (Reichs-Gesetzblatt pro 1872, S. 360) das nachfolgende

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands

beschlossen.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands im Lokal- und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zur Bahn zur Anwendung.

Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Erläuterungen.

Der Erlaß staatlicher Betriebs-Reglements ist im deutschen Reiche und in Oesterreich-Ungarn auf gesetzlicher Grundlage erfolgt, während der Erlaß des Vereins-Reglements auf vertragsmäßiger Grundlage beruht — (siehe geschichtl. Einleitung).

Die Betriebs-Reglements stellen nicht Rechtsnormen bezw. Gesetze, sondern lediglich thatsächliche Bestimmungen, wenn auch von rechtlicher Bedeutung, Vertragsbestimmungen dar. Sie kommen daher in jedem einzelnen Falle nicht kraft des gesetzgeberischen Willens der Staatsgewalt, sondern kraft des Willens der Vertragsschließenden, mithin nicht als Rechtsnormen, sondern als Vertragsbestimmungen in Anwendung.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind gesetzlich verpflichtet, diese Vertrags-Bestimmungen (Reglements) zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, weil man wohl die Kenntniß von Gesetzen, nicht aber aufgestellter Vertrags-Bestimmungen voraussetzen darf. Die nicht rechtzeitige und vollständige Publikation derselben macht die Eisenbahnen schadensersatzpflichtig.

Ist die Publikation ordnungsmäßig erfolgt, so ist zum Abschluß des Vertrages auf Grund der reglementarischen Bestimmungen ein ausdrücklicher Hinweis auf dieselben nicht erforderlich. Sie sind gegen Jeden, der sie kannte oder kennen mußte, wirksam.

Es kann dann stillschweigende Unterwerfung angenommen werden. Letztere ist im Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Vieh-Verkehr anzunehmen, weil hier nach den bestehenden Vorschriften die Billets, Gepäck- und Transportscheine als Quittungen und Legitimationspapiere erst nach Vertragsschluß einseitig ertheilt werden.

Dagegen findet im Güter-Verkehr insofern ausdrückliche Unterwerfung statt, als in dem vorgeschriebenen Frachtbriefe (§ 50) auf die in den Betriebs-

Reglements und den Tarifen der betr. Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Bestimmungen ausdrücklich Bezug genommen ist.

Alinea 1 der Eingangs-Bestimmung regelt das Geltungsgebiet des Betriebs-Reglements.

Dasselbe umfaßt Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, soweit sie nicht durch §§ 40, 47 und 48 des Betriebs-Reglements vom Transporte ausgeschlossen sind.

Gültig ist das Deutsche und Oesterr.-Ung. Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1874 ab, während das neue Vereins-Reglement vom 1. April 1885 ab in Anwendung kommt.

Die staatlichen Betriebs-Reglements gelten für den Verkehr, welcher sich innerhalb des Staatsgebiets, für welches sie publizirt sind, bewegt; das Vereins-Reglement für den Verkehr, welcher über die Grenzen des Staatsgebiets hinaus geht, aber innerhalb des Vereinsgebiets stattfindet.

Das innere Geltungsgebiet der staatlichen Reglements erstreckt sich auf den Lokal-Verkehr, den Verband-Verkehr sowie den Verkehr von Bahn zu Bahn, während das Vereins-Reglement auf denjenigen gegenseitigen Verkehr Anwendung findet, welcher die Grenzen des deutschen Reiches oder der österr.-ungar. Monarchie überschreitet.

„Lokal- (Binnen-) Verkehr" heißt der Verkehr, welcher sich innerhalb des Gebiets ein und derselben Verwaltung bewegt.

„Verband-Verkehr" ist derjenige, welcher sich auf Bahnlinien zweier (Nachbar-Verkehr) oder mehrerer zu einem Verbande zusammengetretener Eisenbahn-Verwaltungen bewegt.

„Verkehr von Bahn zu Bahn" nennt man den Verkehr zwischen den Stationen verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen, in welchem jede der betheiligten Bahnen das Transportgeschäft nach Maßgabe der für ihren Lokal-Verkehr publizirten Tarife und reglementarischen Bestimmungen als selbstständiger Frachtführer übernimmt.

Nach Alinea 2 der Eingangs-Bestimmung ist es dem Bahn-Verwaltungen anheimgestellt, Zusatz- (Special-) Bestimmungen zu erlassen. Dieselben haben aber nur dann Geltung, wenn sie mit den „Festsetzungen" des Reglements nicht im Widerspruch stehen, sondern dieselben nur ergänzen, oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Die Befugniß der Bahn-Verwaltungen zum Erlaß solcher Zusatz-Bestimmungen ist indessen da ausgeschlossen, wo die Vorschriften des Betriebs-Reglements allgemein polizeilicher Natur sind. (cfr. § 16 Abs. 1, § 19 Abs. 3, § 22 Abs. 3, § 40 Abs. 2, § 48.)

„Wenn sie in die Tarife aufgenommen sind." Diese Vorschrift will sagen, daß die Bestimmungen in einer ordnungsmäßigen Weise, d. h. wie dies bezüglich anderer reglementarischer Bestimmungen geschieht, publizirt worden sind. —

Das Vereins-Reglement enthält noch in einem Zusatze — Alinea 3 —

die Vorschrift, daß der Absender im Vereins-Verkehr alle zum Betriebs-Reglement erlassenen polizeilichen Bestimmungen der vom Transporte berührten Staaten zu beachten hat, und zu diesem Behufe in einem weiteren Zusatze — Alinea 4 — die Bestimmung, daß derartige polizeiliche Vorschriften von der geschäftsführenden Direktion des Vereins zu publiziren sind.

I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Pflichten des Dienstpersonals.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

Erläuterungen.

Die §§ 1—6 bilden den I. Abschnitt d. BR. und enthalten eine Anzahl Ordnungs-Vorschriften, welche dazu bestimmt sind, im Allgemeinen das Verhalten des Dienstpersonals und des Publikums für sich und im Verhältniß zu einander durch einige grundlegende Direktiven und Verhaltungsmaßregeln einheitlich zu regeln. Ferner ist hier heranzuziehen die Verpflichtung, die Zoll- und Steuer-Vorschriften zu beachten (§§ 27 und 51).

Zu § 1. Ordnungswidrige Dienstleistungen (Mitnahme von Packeten durch das Zugpersonal 2c.) sind untersagt. Zuwiderhandlungen werden nach Art. 331 d. StGB. bestraft. Auch diejenigen, welche Beamte durch Anbietung von Geschenken oder anderen Vortheilen zu einer Amts- oder Dienstverletzung zu bewegen suchen, sind nach Art. 333 l. c. strafbar. — Unter „Vortheilen" sind auch vorübergehende Genüsse, z. B. Bewirthungen, zu zählen.

Durch eine strafrechtliche Verfolgung von Beamten oder Bediensteten nach den citirten Artikeln wird das Disziplinarverfahren nicht ausgeschlossen. (Art. 103 des Ausf.Ges. z. StPO. v. 18. Aug. 1879.)

§ 2. Rechte des Dienstpersonals.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

Erläuterungen.

Nach § 66 des BPR. sind die Bahnpolizei-Beamten verpflichtet, bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen zu tragen oder eine Legitimation bei sich zu führen.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum haben den dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizei-Beamten Folge zu leisten (§ 53 d. BPR.). Zuwiderhandlungen werden nach § 62 d. BPR. bestraft, sofern nicht nach den Art. 113 und 114 des StGB. eine härtere Strafe verwirkt ist.

§ 3. Entscheidung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stationsvorstand, während der Fahrt der Zugführer.

Erläuterungen.

Ein dienstthuender Beamter, der weder in Uniform sich befindet, noch mit Dienstabzeichen oder einer Legitimation versehen ist, kann nicht verlangen, daß das Publikum seinen Anordnungen Folge leistet. (§ 66 alin. 2 d. BPR.). Ist dagegen die Eigenschaft einer Persönlichkeit als Beamten dem Publikum bekannt, dann würde eine Nichtbeachtung der dienstlichen Anordnungen Seitens des Publikums die angedrohte Strafe nach sich ziehen.

Die Funktionen der Bahnpolizei-Beamten erstrecken sich auf Warte- und Restaurationszimmer zu jeder Tageszeit.

§ 4. Beschwerdeführung.

Beschwerden können bei den Dienst-Vorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.

Erläuterungen.

Alinea 1 verpflichtet den dienstthuenden Beamten, Beschwerden gegen untergebenes Personal entgegen zu nehmen. Die Vorlegung des Beschwerdebuchs darf nicht verweigert werden. Zur Mittheilung der Beschwerde vor der Vorlegung des Beschwerdebuches ist der Beschwerdeführer nicht verpflichtet.

Alinea 2. Ist der dienstthuende Beamte durch Uniform oder Dienstabzeichen kenntlich, dann ist er nicht verpflichtet, dem Publikum seinen Namen zu nennen. Die Beschwerden müssen, wenn Name und Wohnort des Beschwerdeführers angegeben ist, beantwortet werden. Ablehnende Bescheide müssen zugleich die Motive enthalten. Das Reichs-Eisenbahn-Amt in Deutschland (excl. Bayern) bildet in allen die Bahnverwaltung berührenden

Differenzen — soweit nicht civilrechtliche Ansprüche in Frage stehen — die letzte Beschwerde-Instanz.

§ 5. Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements befugten Personen, untersagt.

Erläuterungen.

Das Verbot des Betretens der Bahnhöfe und des Bahnkörpers ist eine bahnpolizeiliche Anordnung. (§§ 54 und 55 des deutschen BPR.). Zuwiderhandlungen werden nach § 62 des BPR. bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist. — Welche Personen vermöge ihrer dienstlichen Stellung oder einer Erlaubnißkarte befugt sind, das Planum der Bahn, die Böschungen und sonstigen Anlagen zu betreten, bestimmen die §§ 54 u. 55 des BPR. — Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Tödtungen und Körperverletzungen (RHGes. v. 7. Juni 1871)*) ist ausgeschlossen, wenn diese bei unbefugten Betreten des Bahnkörpers herbeigeführt sind (§§ 51—71 des BPR.).

§ 6. Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirten Kurse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

Erläuterungen.

Alinea 1. Regel ist nach Art. 422 HGB. die allgemeine Transportpflicht der Eisenbahnen. Nach dem HGB. besteht dieselbe nur für die eigene Strecke (Lokal-Verkehr), durch § 46 des BR. wird sie jedoch erweitert. Auch die Transportpflicht für Personen, Reisegepäck und Thiere erstreckt sich nur auf den Lokal-Verkehr, eine Transportpflicht für diese im direkten Verkehr schafft weder das HGB., noch das BR., sondern nur eine desfallsige freiwillige Offerte mehrerer Bahnen (Ruckdeschel S. 17). — § 6 des BR. giebt der Bahnverwaltung die Berechtigung, die Beförderung in den drei daselbst genannten Ausnahmefällen zu verweigern. (Vergl. § 55 BR. und Art. 422 HGB.). — Die anderen (im Art. 422 l. c. erwähnten) Ausnahmen behandeln die §§ 47 und 48 des BR. — (Vergl. auch §§ 13 und 23.)

*) Auf österr. Gebiete: Haftpflicht-Gesetz vom 5. März 1869.

„Außergewöhnliche Hindernisse" sind alle nicht sofort zu beseitigende Betriebsstörungen (vergl. § 58 BR.).

„Höhere Gewalt" (vis maior) ist nach dem Erk. d. ROHGer. v. 4. Mai 1871 und 12. Nov. 1872 dasjenige äußere Ereigniß, dessen Eintritt im gegebenen Falle durch menschliche Kraft und Voraussicht, selbst bei Anwendung aller durch die Umstände gebotenen und diesen Umständen angemessenen Maßregeln und dem Vorhandensein aller Vorkehrungen, welche zu dem durch dieselben zu erreichenden Erfolge nach der allgemeinen Verkehrsanschauung im vernünftigen Verhältniß stehen, nicht abgewendet werden konnte (z. B. Bergsturz, Blitz). — Vergl. § 64 Abs. 1 BR.

„Regelmäßige Transportmittel" (§ 55 BR.) sind diejenigen, welche eine Bahn nach vernünftigen Verkehrs- und Verwaltungsanschauungen besitzen muß, um dem auf ihren Strecken in der Regel herrschenden Verkehrsbedürfnisse zu genügen. (Vergl. Art. 43 d. RVerf.)

Wird die Beförderung verweigert, ohne daß einer der drei angeführten Ausnahmefälle vorliegt, so ist die Eisenbahn-Verwaltung schadensersatzpflichtig (Art. 422 HGB.).

Alinea 2 verpflichtet die Eisenbahnen zur Annahme fremden Geldes, ein Erforderniß des Verkehrs an den Grenzen. Selbstverständlich sind auch die im Deutschen Reiche existirenden gesetzlichen Zahlungsmittel anzunehmen.

II.

Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a. Beförderung von Personen.

§ 7. Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Maaßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenklassen die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stations-Uhren maßgebend.

Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Art. 1.

Die nachfolgenden Bestimmungen finden Anwendung auf sämmtlichen Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für den gegen-

seitigen Verkehr, sofern nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen verabredet sind.

Art. 2.

Zu § 7 des Betriebs-Reglements.

Ueber die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäck-Wagen sind besondere Bestimmungen vereinbart. (S. Anh. I z. Uebereink.)

Erläuterungen.

Mit § 7 beginnt der II. Abschnitt des BR., welcher die §§ 7—45 umfaßt.

Die §§ 7—23 enthalten die Bestimmungen über die Personenbeförderung und entsprechen im Wesentlichen denjenigen der §§ 51—71 d. BPR.

Der Personen-Beförderungs-Vertrag ist kein Frachtgeschäft im Sinne des HGB., da er durch Art. 390 HGB. von der Anwendung des Tit. 5 Buch 4 l. c. ausgeschlossen ist (Eger, Bd. 3 S. 306).

Der § 25 des Pr. Eis.Ges. v. 3. Nov. 1838 (GS. S. 505) verpflichtet die Eisenbahn zum Ersatz für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn den beförderten Personen entsteht. Eigenes Verschulden des Beschädigten (§ 5 BR.) oder höhere Gewalt (Begriff s. § 6) schließen die Haftpflicht aus. Dieselbe kann nicht durch Verträge im Voraus beschränkt oder ausgeschlossen werden. (Pr. Ges. v. 3. Mai 1869, GS. S. 665. — Vergl. auch das RHaftpfl.Ges. v. 7. Juni 1871.)

Zu § 7. — Alin. 1 stützt sich auf Art. 44 der RVerf. — Die Form der öffentlichen Bekanntmachung der Fahrpläne ist nicht näher vorgeschrieben (s. § 56 Alin. 3 und 9, § 59 Alin. 9 Nr. 2 BR.). Ueber Form, Inhalt und Art des Aushangs der Plakatfahrpläne s. Erl. d. Pr. HMin. v. 20. Febr. 1878; über die zweckmäßige Publikation von Fahrplanänderungen ꝛc. s. Erl. d. REA. v. 13. Nov. 1874 (Central-Bl. d. D. Reichs S. 426). Unter „Stationen" sind auch Haltestellen mit einbegriffen. Erl. d. REA. v. 4. Dez. 1878 (EVBl. 1879 S. 2). Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung der obersten Verkehrs-Behörde (für Preußen: s. Min.Erl. v. 14. Juni 1875, 4. Okt. 1878, Staatsb.Organ. v. 24. Nov. 1879 § 5a und § 14[1]); über Aufstellung und rechtzeitige Bekanntmachung der Fahrpläne s. Min.Erl. v. 4. Okt. 1878, 17. Sept. 1879, 27. Febr. und 29. Okt. 1880, 3. Jan. und 12. Juli 1881, 5. Okt. 1882. — Ueber Personen- und Gepäckbeförderung s. §§ 29, 30, 31 und 35 d. BPR. — Welche Bezeichnungen jeder Wagen enthalten muß, schreibt § 18 des BPR. vor. Ueber Aufstellung der Züge auf größeren Kreuzungs-Stationen ꝛc. s. Pr. Min.Erl. v. 20. Febr. 1878.

Alinea 2. Extrafahrten sind alle im publizirten Fahrplane nicht aufgenommenen Fahrten (vergl. §§ 29 und 35 d. BPR.). — Ueber Kosten-Berechnung der Extrazüge vergl. Anh. I z. Uebereink., Pr. Min.Erl. v. 8. Mai 1881, 20. Febr. 1882. — Ueber Extrazüge für Ihre Majestäten den Kaiser, die Kaiserin und für andere Fürstlichkeiten, auch Beförderung in Salonwagen ꝛc. vergl. Pr. Min.Erl. v. 15. April 1872, 20. Febr. 1879, 13. Jan. 1880,

3. März 1880, 17. April 1880, 2. Juli 1880, 25. Sept. 1880, 12. Dez. 1883, 12. März 1884; ferner bezl. Reglement v. Jahre 1882.

Alin. 3. Für den Abgang der Personenzüge sind die Stations-Uhren (welche die Ortszeit anzeigen und die auch im Dunkeln erkennbar sein muß) maßgebend. (Vergl. §§ 20 und 25 BPR.) Ueber angemessene Regulirung der öffentlichen Uhren s. Cirk.Reskr. d. Pr. Fin.Min. v. 18. Jan. 1848, Min.Bl. S. 55/62 und Erl. d. Min. d. Inn. v. 31. Juli 1849, Min.Bl. S. 174.

§ 8. Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

Uebereinkommen.

Art. 3.

Zu § 8 des Betriebs-Reglements.

Die Tarife für den Lokal-Verkehr werden auf Verlangen gegenseitig unter den Verwaltungen ausgetauscht.

Erläuterungen.

Die Kontrolle über das Tarifwesen der Eisenbahnen steht nach Art. 45 d. Reichs-Verf. dem Reiche zu. — Die Eisenbahn-Verwaltungen können nach ihrem Ermessen die Fahrpreise bestimmen, doch muß dieselbe den festgesetzten Tarif bei Eröffnung der Bahn, die später eintretenden Aenderungen bei deren Eintritt der obersten Verkehrs-Behörde anzeigen und öffentlich publiziren. Tarif-Erhöhungen, zu welchen die oberste Verkehrs-Behörde ihre Zustimmung ertheilen muß, sind 6 Wochen vor ihrer Anwendung in den geeigneten Blättern öffentlich bekannt zu machen. (S. § 52 d. BR. — Vergl. noch §§ 26 und 32 d. Pr. Eis.Ges. v. 3. Nov. 1838 und Pr. Min.Erl. v. 11. Sept. 1879.)

§ 9. Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringerer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen noch eine kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig

ein Platz in einer höheren Klasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gegen ein solches der niedrigen Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Klasse, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

Erläuterungen.

Das Billet ist nicht Vertragsurkunde über den Abschluß des Transportvertrages — wie der Frachtbrief — und gehört hiernach *nicht* zu den Inhaberpapieren. Das Billet dient lediglich als Quittung über den Fahrpreis *nach* Abschluß des Transportvertrages als „Bescheinigung über eine geschehene Leistung, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist" (Eger, Bd. 3 S. 310). Die Uebertragung des Billets Seitens des ersten Billetnehmers an Dritte ist daher rechtlich nicht statthaft — vergl. auch VZtg. Nr. 94/1885 S. 1193 — (s. dagegen Erk. des Straf-Senats des Oberland-Ger. in Celle — VZtg. 84/1885 S. 1080 — nach welchem die Uebertragung für zulässig erklärt wird, weil die Billets den Charakter eines Inhaberpapiers haben); desgl. nicht die Uebertragung des mit dem Billet verknüpften Rechtes auf freie Gepäckbeförderung.

Nach Ansicht des Pr. Kammergerichts genügt es zur Rechtsgültigkeit der Bestimmung, betr. Unübertragbarkeit des Retourbillets, daß entweder in dem vorschriftsmäßig publicirten BR. *oder* auf dem Retourbillet die Unübertragbarkeit desselben ausgesprochen ist (VZtg. 1885 S. 141).

Der Passagier hat nicht nur Anspruch auf sichere Fahrt, sondern auch auf die Gewähr sicheren Einsteigens am Abfahrts- und sicheren Aussteigens am Ankunftsorte (vergl. Erk. des D. RGer. v. 22. April 1881). Der Passagier erwirbt durch Lösung eines Fahrbillets ein *unbedingtes Recht* zur Mitfahrt *nicht*. (Alin. 3.)

Durchgehende Billets sind solche, die nach einer über eine Wagenwechselstation hinaus liegende Station lauten.

Bestellte ganze Coupés oder Wagenabtheilungen sollen als solche durch ein äußerlich sichtbares, in die Augen fallendes Plakat als „bestellt" erkennbar gemacht werden (Erl. des REA. v. 23. Sept. 1876).

Telegraphische Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen kann beim Mangel direkter Billets nach Stationen anderer Bahnen im Verkehre zwischen Stationen der Preuß. Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen durch Vermittelung des Stations-Vorstehers der Abgangs- bezw. Uebergangsstation gegen Entrichtung einer Gebühr von 50 Pf. erfolgen. Eine gleiche Einrichtung ist von der Bayrischen Staatsbahn, der Württembergischen Staatsbahn, der Pfälzischen u. Hessischen Ludwigsbahn, sowie auch im Verkehr mit Stationen einzelner Privatbahnen eingeführt.

§ 10. Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, insofern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für die Retour- und Rundreise-Billets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

Uebereinkommen.

Art 4.

Zu § 10 des Betriebs-Reglements.

A. Im Geltungsbereiche des Vereins-Betriebs-Reglements finden bezüglich der Beförderung von Kindern folgende Bestimmungen Anwendung:

1. Kinder unter 3 Jahren, welche ihren Sitz auf dem Platz ihrer Begleiter finden, werden frei befördert. Wenn mehrere Kinder unter 3 Jahren von einer erwachsenen Person begleitet werden, so sind nur zwei Kinder taxfrei.

2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber genießen keine Taxermäßigung.

3. Ein Kind im Alter von 3 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Fahrpreise für Kinderbillete werden auf volle Zehnpfennig aufgerundet.

4. Zwei Kinder von 3 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Klasse befördert.

5. Soweit überhaupt Freigepäck gewährt wird, werden auf ein ganzes Billet 25 kg, auf ein Billet zum halben Fahrpreise 12 kg Freigepäck zugestanden.

6. Für einzelne Kinder im Alter von 3 bis 10 Jahren werden entweder Blanko-Billete unter Eintragung des Fahrpreises und der Strecke, für welche sie gelten, oder halbe gewöhnliche Billete in der Weise ausgegeben, daß entweder die Billete für Erwachsene rechtwinklig oder in der Diagonale von unten rechts nach oben links durchschnitten werden und diese gebildeten Billethälften als Kinderbillete Verwendung finden. Von dem in der Diagonale durchschnittenen Billet dient der obere Theil als Kinderbillet, während der die Kontrol-Nummer tragende Theil zum Ausweis bei der Rechnungslegung in den Händen der Billet-Expedition verbleibt.

Auf Billete in Form von Kouponbüchern finden die vorstehenden Bestimmungen in Betreff der Beförderung von Kindern im Alter von 3 bis 10 Jahren keine Anwendung. Uebrigens können zwei Kinder in diesem Alter auf ein Billet in Kouponbuch-Form in der betreffenden Wagenklasse befördert werden.

7. Soweit sich nicht einzelne Verbände über die ausschließliche Anwendung eines bestimmten Systems verständigen, ist die ausgebende Verwaltung zur Anwendung einer dieser Formen berechtigt.

B. Ueber die Ausgabe von kombinirbaren Rundreise-Billeten für die Strecken der dem Vereine angehörigen Verwaltungen sind besondere Bestimmungen vereinbart. (S. Anhang II 3. Uebereinkommen.)

Erläuterungen.

§ 10 spricht in den Alin. 1—3 von dem Inhalte und der Gültigkeit der Fahrbillets, in den Alin. 4—6 von der Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder.

Die Fahrbillets sind entweder vollbezahlte, oder solche mit ermäßigtem Preise (Retour-Billets, Militär-Billets, Abonnements-Billets 2c.) oder Freifahrtkarten.

Die Worte im Abs. 1 . . . insofern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt . . . hat nur für den Verkehr auf und mit den Oesterr. Bahnen Bedeutung.

Die Gültigkeitsdauer der Retour-Billets wird nach der Länge der Entfernung (für die ersten 100 km = 2 Tage, dann von 100 zu 100 km um einen Tag steigend) festgesetzt. — Ueber Verlängerung der Gültigkeits-

dauer der Retour-Billets vergl. Pr. Min.Erl. v. 19. Nov. 1881, 26. März 1883. — Ueber Arbeiter-Retour-Billets vergl. Pr. Min.Erl. v. 21. Juni 1882. Ueber Arbeiter-Wochen-Billets vergl. Pr. Min.Erl. v. 20. Juli 1883. Ueber Abonnements-Karten für Erwachsene vergl. Pr. Min.Erl. v. 30. Juni 1883, vom 15. Aug. 1883, 22. Dez. 1883, u. bezl. Reglement. Ueber Schüler-Abonnements-Karten vergl. Pr. Min.Erl. v. 24. Okt. 1880, 8. April 1881, 11. Mai 1881, 6. Juni 1881, 12. Juli 1881, 24. Febr. 1882, 16. März 1882. Ueber Bade-Abonnements-Karten vergl. Pr. Min.Erl. v. 24. Mai 1882, 22. April 1884. —

Ueber Militärtransporte; ermäßigte Fahrpreise 2c. vergl. bezl. Reglement vom Jahre 1870; EVBl. v. 19. März 1880 Nr. 8; Pr. Min.Erl. v. 4. Aug. 1882, 21. Juni 1883, 10. Jan. 1884.

Ueber Beförderung von Postbeamten vergl. Vollzugs-Bestimmungen z. Eis.Postgef. v. 20. Dez. 1875.

Ueber Ertheilung von Freifahrt-Karten an Zollbeamte vergl. Vereins-Zollgef. v. 1. Juli 1869, § 60 Abs. 1—5, Pr. Min.Erl. v. 15. Juli 1882.

Der auf Freifahrt-Karte Beförderte ist gleichfalls berechtigt, auf Grund der im § 7 angeführten Gesetze Ersatz für den bei der Beförderung erlittenen Schaden zu beanspruchen. (Kühlwetter, S. 13). —

Ueber ausnahmsweise Benutzung der Güterzüge zur Beförderung einzelner Personen vergl. Pr. Min.Erl. v. 23. Dez. 1881.

Ueber ausnahmsweises Haltenlassen der Züge vergl. Pr. Min.Erl. v. 16. Mai 1883. —

Das Recht, unter den vorgeschriebenen Modalitäten während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, findet auf alle Arten von Billets Anwendung. —

Kinder unter 10 Jahren sind zu ermäßigten Fahrpreisen zu befördern; die Höhe der Ermäßigung ist aber dem Ermessen der Eisenbahnen überlassen. (Zur Zeit werden taxpflichtige Kinder in allen Klassen, bei allen Zuggattungen und gleichviel ob ein Kind allein oder mit einem Erwachsenen zusammenfährt, zur Hälfte des ordentlichen Fahrpreises befördert.)

Auf den Deutschen Bahnen sind Kinder unter 4 Jahren, im Vereins-Verkehr dagegen Kinder unter 3 Jahren taxfrei (vergl. obigen Art. 4 A Nr. 1 b. Uebereink.).

Fahrpreisermäßigungen:

a) für Gesellschaftsreisen, akademischen Exkursionen und Schulfahrten, sowie für Beförderung von Arbeiter-Kolonien vergl. Pr. Min.Erl. 13. März 1882, 14. März 1882, 10. Mai 1883, 10. Novbr. 1883, 20. März 1884.
b) für Vereine, welche sich der öffentlichen Krankenpflege widmen vergl. Pr. Min.Erl. v. 25. Jan. 1882, 24. Febr. 1882, 12. Juni 1882, 21. Aug. 1883
c) für Taubstumme vergl. Pr. Min.Erl. v. 24. März 1882, 15. Mai 1882, 21. Aug. 1883.
d) für Zöglinge von Blinden-Anstalten und für deren Begleiter vergl. Pr. Min.Erl. v. 14. März 1883, 21. Aug. 1883.

e) für skrophulöse Kinder vergl. Pr. Min.Erl. v. 2. April 1881, 22. Nov. 1881, 25. Febr. 1882, 8. April 1882, 19. Mai 1883, 26. Mai 1883, 21. Aug. 1883.

f) für mittellose Personen zur Erleichterung des Gebrauchs heilkräftiger Bäder vergl. Pr. Min.Erl. v. 16. April 1882.

§ 11. Umtausch gelöster Fahrbillets.

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klasse ist nur in dem im § 9 gedachten Falle zulässig.

Erläuterungen.

Auf der Abgangsstation ist der Umtausch gelöster Billets gegen Billets höherer Klasse unter den drei im vorstehenden Paragraph genannten Voraussetzungen gestattet. Auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen in eine höhere Klasse für eine zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation des ursprünglich gelösten Billets gelegene Theilstrecke nur gegen Zukauf eines den Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens deckenden Billets (und wohl ferner auch nur dann, wenn der Umtausch 10 Minuten vor der Weiterfahrt des Zuges erfolgt und noch Plätze in der höheren Klasse vorhanden sind) beansprucht werden.

Der Umtausch eines Billets höherer Klasse gegen ein Billet niedrigerer Klasse ist nur in dem im § 9 Abs. 3 genannter Falle zulässig. Die Benutzung einer niedrigeren Klasse auf ein Billet höherer Klasse ist nicht ohne Weiteres statthaft (§ 9 Alin. 3).

Ueber Umtausch bereits gelöster aber noch nicht coupirter Billets, sowie Zurücknahme von Billets vergl. Pr. Min.Erl. v. 23. Okt. 1883.

§ 12. Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muß sich mindestens je ein Damen-Coupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten

Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modifikationen Anwendung.

Erläuterungen.

Alinea 1. Das Billet gilt nicht für einen einzelnen bestimmten Platz, sondern für einen Platz in der entsprechenden Wagenklasse. Es können demgemäß einzelne bestimmte Plätze im Voraus nicht belegt werden. (Vergl. jedoch § 17 Alin. 2.)

Ueber Placirung der Reisenden in den Coupés vergl. Pr. Min.Erl. v. 21. Dez. 1880, 16. Juni 1884.

Ueber gehörige Reinigung und Lüftung der Wagen vor ihrer Einstellung in die Züge vergl. Pr. Min.Erl. v. 25. Juni 1883.

Alinea 2. Obligatorisch ist die Vorschrift, daß in jedem Zuge mindestens je ein Damencoupé für die II. und III. Klasse (die IV. Klasse also ausgeschlossen) sich befinden muß — jedoch mit den durch das amerikanische System gebotenen Modifikationen.

Ueber die Zulänglichkeit der Damencoupés vergl. Pr. Min.Erl. v. 16. Mai 1878. — Ueber deren Einrichtung in der IV. Klasse durchgehender Züge vergl. Pr. Min.Erl. v. 1. Nov. 1880.

§ 13. Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereitgestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

Erläuterungen.

Satz 1 und 2. Den Reisenden, welche zu den in dem vorstehenden Paragraph genannten Personen gehören, kann die Mitfahrt zwar (nach § 6) nicht gänzlich verweigert, wohl aber von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß sie ein besonderes Coupé bezahlen.

Satz 3. Unterwegs erfolgt der Ausschluß solcher Personen auf der nächsten Station, wenn von denselben nicht ein besonderes Coupé bezahlt wird und ein solches nicht bereit gestellt werden kann.

Bei Ausschluß der Fahrt wird das bezahlte Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke erstattet, im Falle der Weiterfahrt hat entsprechende Zuzahlung stattzufinden.

Die Entscheidung dürfte im Streitfalle dem höchsten Zug- oder Stationsbeamten obliegen. (Vergl. § 23.)

§ 14. Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Kontrolle.

Die Wartesäle sind spätestens eine Stunde, die Billet- und Gepäck-Expeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz gleichfalls spätestens eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 1 Mark erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

Erläuterungen.

Alinea 1. Die Nichtbeachtung der im Alin. 1 enthaltenen Vorschriften verpflichten die Eisenbahn zum Schadensersatze. (Vergl. Erk. d. deutsch. RGer. v. 22. April 1881.)

Alinea 2. Die durch Verschulden des Schalterbeamten überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung des Billet-Schalters verpflichtet die Eisenbahn zum Ersatz des Schadens an diejenige Person, welche den Zug benutzen wollte, aber ohne Billet von der Mitfahrt ausgeschlossen wurde. (Erk. d. Oberst. Oesterr. Ger. v. 3. Aug. 1876.)

Verweigerte Vorzeigung des Billets begründet sowohl Ausweisung aus dem Wartesaal als auch Ausschließung von der Mitfahrt.

Alinea 3. Zugangsstation ist diejenige Station, auf welcher der Reisende den Zug bestiegen hat.

Lediglich die Thatsache des Betroffenwerdens ohne Billet begründet die Strafe. — Des versuchten Betrugs macht sich schuldig, wer, um unentgeltlich mitzufahren, den Eisenbahnwagen heimlich besteigt. (Erk. d. deutsch. RGer. v. 20. Juni 1881.)

Der Nachweis (durch Vorlage des Gepäckscheins), daß das Billet gelöst, aber verloren gegangen sei, befreit nicht von der Strafe. Auch das spätere Wiederfinden des bei der Revision nicht vorhandenen Billets begründet nicht eine Rückforderung des Strafbetrages. (Erk. d. Stadt- u. App.Ger. Leipzig 1864.)

Ueber Nacherhebung des Strafgeldes vergl. Pr. Min.Erl. v. 17. Juni 1882, 16. Juni 1884, d. Zus.Best. zum BR. in den betr. Tarifen und die Dienst-Anweisungen.

Alinea 4. Die Aussetzung entbindet den Reisenden von der Zahlung des Fahr- und Strafgeldes nicht.

§ 15. Einsteigen in die Wagen.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

Erläuterungen.

Nachtheile, die aus der Nichtbeachtung der obigen Vorschrift den Reisenden erwachsen, hat die Eisenbahn zu ersetzen. Dagegen verliert der Reisende den Anspruch auf die Fahrt (auch mit einem späteren Zuge) und jede Entschädigung (§ 16, 1 und 2), wenn er nicht in der Frist bis zum Abfahrtszeichen einsteigt (s. jedoch § 16. Alin. 3).

§ 16. Versäumung der Abfahrtszeit.

Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Erläuterungen.

Alinea 1. Vergl. § 10 BR.; auch § 61 BPR. — Zuwiderhandlungen werden nach § 62 l. c. bestraft. Liegt zugleich die Gefährdung eines Eisenbahntransports oder die Verletzung ꝛc. anderer Personen vor, dann greift die Bestimmung des § 316 des StGB. Platz.

Alinea 2. Etwa im Zuge befindliches Gepäck muß im Falle der Versäumniß der Reisende event. auf seine Kosten zurück expediren lassen.

Alinea 3. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch ein höher tarifirter Zug bei entsprechender Zuzahlung benutzt werden kann.

(Anschlußversäumnisse vergl. § 21 Alin. 1.)

§ 17. Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.

Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthalts, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

Erläuterungen.

Alinea 1. Vergl. Pr. Min.Erl. v. 2. Aug. 1879. EVBl. S. 142.

Nachtheile, welche Reisende durch Nichtbeobachtung dieser Vorschriften erleiden, hat die Eisenbahn zu erstatten.

Nach Alinea 2 ist ein Belegen der Plätze auf den Zwischenstationen bei zeitweiligen Verlassen des innegehabten Platzes gestattet, auf Zugangsstationen dagegen nicht (vergl. § 12 Alin. 1).

Jeder Reisende hat selbst dafür zu sorgen, daß er auf den Wagenwechsel-Stationen und an Orten, an welchen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, in den richtigen Zug gelange, sowie daß er am Ziele seiner Reise den Wagen verlasse. (Vergl. Erl. zu § 7 Alin. 1.)

§ 18. Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

Erläuterungen.

Zur Verhütung von Unfällen beim Aussteigen aus den Personenwagen außerhalb der Perrons sind besondere Vorsichtsmaßregeln zu treffen. (Vergl. Pr. Min.Erl. v. 17. Okt. 1881.)

Im Falle der Ausschließung zur Mitfahrt wird der Bahnverwaltung die Obhut für Reise- und Handgepäck obliegen. (Vergl. auch § 23 Alin. 2.)

§ 19. Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thür anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

Erläuterungen.

Vergl. § 61 BPR. — Renitente Personen können von der Fahrt (gemäß § 23 BR.) ausgeschlossen und überdies nach § 62 d. BPR. bestraft werden.

§ 20. Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahn-Verwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

Erläuterungen.

Die Entschädigungen für die im vorstehenden Paragraph benannten Beschädigungen wird nach den desfallsigen Bestimmungen der Bahn bemessen, auf welcher die Beschädigungen entdeckt werden. Der Passagier ist der Taxe unterworfen, weil im BR. auf diese Bezug genommen ist und die Kenntniß desselben vorausgesetzt werden muß. Den einstweiligen Ersatz-Betrag für Beschädigungen, für welche keine Taxe besteht, bestimmen und erhebt während der Fahrt der Zugführer — auf der Station der Stations-Vorsteher resp. dessen Vertreter (cfr. § 3).

§ 21. Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets

versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementar-Ereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

Uebereinkommen.

Art. 5.

Zu § 21 des Betriebs-Reglements.

Die Regulirung in den Fällen der in Absatz 3 und 4 behandelten Anschluß-Versäumungen ist von derjenigen Verwaltung vorzunehmen, welcher die ursprüngliche Abgangsstation angehört. Dieser Verwaltung soll allein die Entscheidung darüber zustehen, ob die Voraussetzungen der Absätze 3 und 4 vorliegen. Die von ihr zurückerstatteten Fahrgelder werden ihr von sämmtlichen betheiligten Verwaltungen pro rata der bezogenen Antheile vergütet, ohne Rücksicht darauf, ob die Verspätung durch die eine oder andere Bahn verschuldet ist oder nicht.

Erläuterungen.

Alinea 1. Vergl. § 25 d. Eis.Ges. v. 3. Nov. 1838 bezw. d. Ges. v. 3. Mai 1869. — Für die Ausgleichung der Folgen des verfehlten Anschlusses ist durch Ablassung eines besonderen Zuges oder durch Zulassung der Reise auf einer anderen Route oder auf Güterzügen, wenn irgend thunlich, Sorge zu tragen. Vergl. Pr. Min.Erl. v. 10. Mai 1878, 17. Jan. 1880, 19. Aug. 1881, 9. Jan. u. 18. Jan. 1882, 29. Juni 1883.

Alinea 2. Vergl. Art. 394 Alin. 2 HGB. Die polizeiliche Verhinderung einer Fahrt berechtigt nicht zur Rückforderung des Fahrgeldes, wenn die Maßregel der Polizei-Behörde lediglich durch die Handlungen des Passagiers herbeigeführt worden ist. (Erk. d. HGer. Köln v. 27. April 1866 — VZtg. 1866 S. 630.)

Alinea 3 u. 4. Bei Verspätung durch höhere Gewalt ist jeder Schadensanspruch ausgeschlossen; bei Verspätung ohne höhere Gewalt kann nur der bezahlte Fahrpreis zurückverlangt werden, und auch nur dann, wenn die im vorst. Paragraph genannten vier Voraussetzungen erfüllt sind. Ueber die Regulirung und Schadensvertheilung der Verwaltungen untereinander s. vorst. Art. 5 des Uebereink.

Alinea 5. Die Mehrkosten, welche durch Anschaffung anderer Fahrgelegenheit entstehen, kann die Eisenbahnverwaltung von dem Reisenden ersetzt verlangen.

Alinea 6. Vergl. § 7 Alin. 1.

§ 22. Mitnahme von Hunden ꝛc. Tabackrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabackrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabackspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch das Bahnpolizei-Reglement bestimmte Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden.

Erläuterungen.

Alinea 1. Zuwiderhandelnde haben die in § 23 BR. und §§ 53 und 62 d. BPR. angedrohten Strafen zu erwarten. — Auch für Schooßhunde muß der tarifmäßige Beförderungspreis entrichtet werden. Ueber ausnahmsweise Beförderung von Jagdhunden in III. Wagenklasse vergl. Pr. Min.Erl. v. 18. März 1879.

Alinea 2. Ueber die Zahl und Kenntlichmachung der Nichtraucher-Coupés: s. Erl. d. REA. v. 17. Sept. 1878 und Erl. d. Pr.H.Min. v. 2. Okt. 1878, Erl. d. Pr. Arb.Min. v. 10. Aug. 1880, 7. Juli 1881, 14. Okt. 1882, 31. Okt. 1883, 25. Jan. 1884. — Ueber Damen-Coupés s. § 12. — Bezüglich der Nichtraucher-Coupés für Bahnen minderer Ordnung gilt die Bestimmung im § 55 der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Nach dieser Bestimmung sind diese Bahnen größtentheils von der Mitführung besonderer Nichtraucher-Coupés entbunden.

Alinea 3. Zuwiderhandelnde sind sowohl civilrechtlich (für allen Schaden an dem Gepäck Dritter 2c.) wie strafrechtlich (durch Verfall in die im BPR. — § 62 — bestimmte Strafe) verantwortlich.

Alinea 4. In dem Ausdrucke „Jäger" sind nicht nur berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdliebhaber einbegriffen. (Vergl. Erl. d. k. k. Oesterr.-Ung. Min. — VZtg. 1880 S. 255.) Wegen der Mitnahme entzündlicher Munition vergl. Pr. Min.Bl. für innere Verw. 1862 S. 44.

§ 23. Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

Erläuterungen.

Alinea 1. Vergl. § 6. — Diese Uebertretungen können neben den reglementarischen Strafen auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen.

Nach Alinea 2 braucht die Eisenbahn nicht gleichzeitig von dem Gepäckbeförderungs-Vertrage zurückzutreten.

b. Beförderung des Reisegepäcks.

§ 24. Begriff des Reisegepäcks.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, befördert; größere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche

von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach § 22 Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im § 48 festgesetzten Folgen.

Uebereinkommen.

Art. 6.

Zu § 24 des Betriebs-Reglements.

Der Berechnung der Gepäckfracht in den Tarifen wird eine Einheitstaxe pro 10 kg und 1 km zu Grunde gelegt. Die Tarifsätze werden auf 2 Decimalstellen, die zu erhebenden Beträge auf 1 Decimalstelle aufwärts abgerundet.

Erläuterungen.

Die §§ 24—33 enthalten die Bestimmungen des BR. über die Reisegepäckbeförderung.

Der Gepäckbeförderungs-Vertrag ist — gleichviel ob es sich um zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck (§ 26) oder nicht aufgegebenes Handgepäck (§ 27) handelt — lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages, welcher in der Regel mit einem Personenfrachtvertrage verknüpft und daher im BR. vom gewöhnlichen Güterfrachtvertrage zum Theil (in Betreff der Haftpflicht § 29 Alin. 1) abweichend normirt ist, demungeachtet aber, wie letzterer, den Bestimmungen der Art. 390—431 HGB. unterliegt. (Eger, Bd. III S. 323.)

Unter „Reisegepäck" werden begrifflich im Allgemeinen alle diejenigen Sachen verstanden, welche getrennt vom Körper der Reisenden als von demselben mit sich geführt befördert werden.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut oder aus Rücksichten der Ordnung und der Sicherheit (§ 22) von der Mitnahme in den Personenwagen ausgeschlossen sind, haben nicht den Charakter des Reisegepäcks.

Wegen der zur Beförderung als Frachtgut ausgeschlossenen Gegenstände s. § 48 und bezw. Anl. D zum BR.

§ 25. Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 422 Alin. 1 Nr. 1 HGB. und § 47 Alin. 1 Satz 1 BR.

§ 26. Einlieferung des Gepäcks.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkt der Expedirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.

Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Die Gepäckfracht muß sofort, bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Erläuterungen.

Der Passagier hat bei rechtzeitiger Einlieferung ein Recht auf Beförderung seines Reisegepäcks. Ob indeß mit oder ohne Vergütung, richtet sich nach den tarifarischen Bestimmungen über Freigepäck. — Vergl. bei Retourbillets: Pr. Min.Erl. v. 20. Sept. 1881.

Wegen Umexpedirung des Gepäcks auf Grund telegraphischer Vorausbestellung vergl. § 9.

Bei vielen Eisenbahnen, auch in manchen Verbänden ist die Einrichtung der Beförderung von Gepäckstücken auch ohne Lösung von Billets getroffen. (Vergl. Pr. Min.Erl. v. 20. Febr. 1878, 18. Okt. 1882 und die Zus.Best. zum BR. in den betr. Tarifen.)

Diese Bestimmung steht im Zusammenhange mit § 9 Alin. 1. — Wegen der Haftung für unexpedirt mitgenommenes Gepäck vergl. § 29 Alin. 3 und Art. 425 [1] HGB.

Die Gepäckfracht ist im Voraus zu entrichten. — Der Art. 408 Alin. 1 und 2 findet daher bei Beschädigung und verspäteter Lieferung von Gepäck keine Anwendung, da die Zahlung der Fracht nach beendetem Transport stattfinden muß, wenn sie das Präjudiz des Art. 408 HGB. zur Folge haben soll. (Erk. d. ROHGer. v. 22. Mai 1874. — s. §§ 29 u. 31.)

§ 27. Mitnahme von Handgepäck.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen ꝛc. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

Erläuterungen.

Alinea 1. Ausgeschlossen von der Beförderung sind auch diejenigen Gegenstände, welche nach § 24 als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen.

Vergl. Zoll- und Steuer-Vorschr.: Vereins-Zoll-Ges. v. 1. Juli 1869. — Regulativ f. d. zollamtl. Behandlung der Güter- und Effekten-Transp. auf den Eisenb. v. 1. Febr. 1870 nebst Abänderungen und Ergänzungen v. 14. Mai 1870, v. 12. Nov. 1871 und 13. Okt. 1875. — Regulativ f. d. zollamtl. Behandl. von Waarensendungen aus dem Inl. durch d. Ausl. nach d. Inl. v. 1. Juli 1878. — Gesetz betr. den Zolltarif d. deutschen Zollgebiets v. 15. Juli 1879 nebst Abänderungen und Ergänzungen v. 22. Mai 1885. — Gesetz betr. die Statistik des Waaren-Verkehrs des deutschen Zollvereinsgebiets mit dem Auslande v. 20. Juli 1879, nebst Ausf.Best. der deutsch. Eisenbahnen.

Das Handgepäck ist nicht aufgegebenes Gepäck und steht dem unexpedirten Gepäck (§ 26 Alin. 2) gleich, es findet daher auf dasselbe Art. 425 Nr. 1 HGB bezw. § 29 Alin. 3 Anwendung. (Eger, Bd. 3 S. 327.)

Gegenstände, welche ihrer Form, ihres Umfanges oder ihres Gewichtes wegen von einem Menschen nicht fortbewegt werden können, sind von der Mitnahme in der IV. Klasse auszuschließen. (Kühlwetter, S. 27.)

§ 28. Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahn-Verwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf

Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

Erläuterungen.

Die Rückgabe des Gepäckscheins befreit die Eisenbahn aber nicht von der Haftung für Beschädigung und versäumte Lieferzeit (§ 29 u. § 31). — Dem Inhaber des Gepäckscheins ist das Gepäck auszuliefern.

Ueber sofortige Auslieferung des Gepäcks am Zuge vergl. Pr. Min.Erl. v. 21. Aug. 1881.

Die Uebertragung des mit dem Billet verknüpften Rechtes auf freie Gepäckbeförderung an Dritte ist unstatthaft (vergl. § 9).

Die Höhe des zu entrichtenden Lagergeldes ergeben die publizirten Tarife.

Beim Verlust des Gepäckscheins ist der Nachweis der Empfangsberechtigung zu führen und nach Umständen Sicherheit zu leisten.

Eine Verpflichtung zur Auslieferung des Gepäcks unterwegs liegt der Eisenbahn nicht ob. Die Auslieferung kann zwar erfolgen, aber ohne Rückvergütung der Transportkosten und nur unter den in Alin. 4 genannten Voraussetzungen.

§ 29. Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt III (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit 12 Mark für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.*)

*) Für Ungarn: statt 12 Mark für jedes Kilogr.: „drei Gulden Silber für jedes Pfund", statt 150 Kilom.: „20 Meilen". — Für Oesterr.-Ung.: statt 0,20 Mark: „10 Kr." (Für Oesterr.: statt 12 Mark: „6 Gulden)".

Die Werthdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäck-Expedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Uebereinkommen.

Art. 7.

Zu den §§ 29—31 des Betriebs-Reglements.

Siehe Art. 29 (bei § 69).

Erläuterungen.

Die §§ 29—31 setzen die Haftpflicht der Eisenbahn für Beschädigung, Verlust und Verspätung beim Gepäcktransport fest.

§ 29 regelt die Haftpflicht für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks und zwar:

Alinea 1 (a—c) für aufgegebenes Gepäck. — Aus dem Abschnitte III gehören hierher: § 62 über die Vertheilung der Haftpflicht (wenn keine direkte Expedition stattgefunden), vergl. vorst. Art. 7 und 29 des Uebereink. — ferner § 63, aus § 64 Alin. 1, 6 und 9—12, aus § 67 Nr. 1, 6 und 7 und aus § 68 letzter Absatz (Art. 427 HGB.).

Verloren ist das Gepäck, wenn die Eisenbahn-Verwaltung außer Stande ist, dasselbe auszuliefern (Erk. d. OHGer. v. 11. Nov. 1871). Verlust und Nichtüberlieferung sind nicht identisch; zum Begriff des ersteren gehört, daß die Sache für den Eigenthümer nicht mehr existirt (Erk. d. ROHGer. v. 7. Sept. 1872).

Es ist nur der wirkliche Schaden, nicht das individuelle Interesse des Beschädigten, nach Maßgabe des gemeinen Handelswerthes event. des gemeinen Werthes des Gutes zu ersetzen (Art. 396 HGB.).

Die Werthdeklaration und in deren Ermangelung der Normalsatz gilt nur als Maximum des wirklichen Werthes und bildet die Maximalgrenze, innerhalb welcher vom Entschädigungsberechtigten die Höhe des Schadens nachzuweisen ist.

Der Befreiungsvertrag in Alin. 1c (Art. 425 Ziff. 2) bezieht sich nur auf den Verlust, nicht auch auf Beschädigung von Reisegepäck (§ 28). Die Eisenbahn-Verwaltung muß demnach für Beschädigung auch dann Ersatz leisten, wenn die für Verlust bedungene Anmeldefrist (8 Tage) verstrichen ist. Es findet hier, da es sich bei Gepäck ausschließlich um Frankosendungen handelt (s. § 26), zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen auch nicht die in § 64 Alin. 4 festgesetzte Frist (4 Wochen), sondern die in Art. 408 Alin. 3 bezw. Art. 386 HGB. bestimmte einjährige Verjährung Anwendung (Erk. des Hand.App.Ger. Nürnberg v. 10. März 1875).

Alinea 2. Nach einem Erk. d. Oesterr. Oberst.Ger. v. 3. Aug. 1876 ist die Eisenbahn-Verwaltung dem Passagier, welcher wegen Nichtausfolgung seines Gepäcks an der Weiterreise gehindert ist, nur dann ersatzpflichtig, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementarischen Expeditionsstunden begehrt worden ist.

Alinea 3. Für nichtexpedirtes Gepäck haftet die Eisenbahn nur dann, wenn ein Verschulden der Verwaltung oder ihrer Beamten nachgewiesen wird und der Werth, welcher der zu leistenden Entschädigung zu Grunde zu legen ist, den Normalsatz (12 Mk. pro kg) nicht übersteigt.

Bei böslicher Handlungsweise (worunter auch grobes Verschulden fällt) ist Ersatz des vollen Schadens zu leisten, die Beschränkung auf den Normalsatz oder den deklarirten Werth ist also ausgeschlossen.

Die Beschädigung des Gutes, die unvollständige oder verspätete Lieferung desselben berechtigt nicht dazu, das Gut gänzlich zurückzuweisen und den Ersatz dessen Werthes zu verlangen. (Erk. des ROHGer. v. 7. Nov. 1873 u. v. 22. Mai 1874.)

§ 30. In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verlorengegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen, und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

Erläuterungen.

Frühestens drei Tage (bezw. bei § 64 Alin. 4 vier Wochen) nach Ankunft des Zuges wird das Gepäck als in Verlust gerathen angesehen und kann die im § 29 bestimmte Entschädigung beansprucht werden.

Wird das Gepäck wieder aufgefunden, so kann der Reisende gegen Rückgabe der erhaltenen Entschädigung (abzüglich der ihm für die verspätete Lieferung und event. für die Beschädigung des Gepäcks (§§ 29, 31) zustehenden Entschädigung) Auslieferung erwirken. Die Abforderung des vorhandenen oder später wieder erlangten Gepäcks ist durch Ablauf der in § 29 Alin. 1 c festgesetzten Frist von 8 Tagen hiernach nicht ausgeschlossen.

Die unterlassene Benachrichtigung von der Auffindung des Gepäcks macht die Bahn schadensersatzpflichtig. (Eger, Bd. 3 S. 331.)

Formulare für die Reklamationen verlorenen oder vermißten Reisegepäcks liegen auf sämmtlichen Stationen für die Reisenden aus (Beschluß d. Gen.Vers. d. Vereins D. Eisenb.Verwaltgn., VZtg. 1877 S. 785 u. 829. — Pr. Min.Erl. v. 8. Juli 1878. — Vergl. ferner Instr. über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren (Pr. Min.Erl. v. 15. Nov. 1880). Uebereinkommen der Deutsch. Eisenbahn-Verwaltgn. v. 1. Febr. 1885; Uebereinkommen der Kgl. Pr. Eisenbahn-Direktionen über die Behandlung der Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr v. 15. Febr. 1886. (Pr. Min.Erl. v. 26. Febr. 1886, EVBl. Nr. 4, 1886).

§ 31. Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§. 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung mindestens $^1/_2$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäck-Expedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 1 Mark und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark nicht übersteigen.*)

*) Für Ungarn: statt 0,20 Mark für jedes Kilogr.: „5 Kreuzer für jedes Pfund", statt 150 Kilom.: „20 Meilen". — Für Oesterr. und

Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 397 und 427 Alin. 1 Ziff. 2 HGB. — Die Lieferfrist läuft ab mit dem Eintreffen des Zuges. Der Reisende hat (falls ein Verschulden der Eisenbahn-Verwaltung vorliegt) nur den wirklich erlittenen Schaden zu beanspruchen und hat solchen nachzuweisen. Die deklarirte Summe und in deren Ermangelung der Normalsatz bildet nur das Maximum der zu gewährenden Entschädigung. (Erk. d. ROHGer. v. 22. Okt. 1873.)

In denjenigen Fällen, wo das Gepäck in Verlust geht und die Lieferungszeit versichert ist, hat die Eisenbahn-Verwaltung nicht ohne Weiteres die Verpflichtung, neben der Entschädigung für Verlust des Reisegepäcks noch eine besondere Entschädigung wegen Nichtinnehaltung der Lieferzeit zu leisten. (Erk. d. ROHGer. v. 29. Jan. 1874, 1. Okt. 1875 und 11. Nov. 1876.)

Eine Werthdeklaration schließt eine Deklaration des Verzugsinteresses für den Fall der verspäteten Lieferung nicht in sich. Jedoch trifft dies in dem Falle zu, wenn Transportverzögerung Verlust oder Beschädigung des Gutes durch inneren Verderb und dergl. unmittelbar zur Folge hat. (Erk. d. ROHGer. v. 5. Dez. 1873.)

Die Deklaration des Verzugsinteresses schließt eine Werthdeklaration für den Fall des Verlustes nicht in sich. (Erk. d. ROHGer. v. 20. Jan. 1875, 13. März 1875.)

Zur Geltendmachung von Entschädigungs-Ansprüchen findet die im Art. 408 Alin. 3 bezw. 386 HGB festgesetzte Frist Anwendung (s. Erl. z. § 26 a. Schl.).

§ 32. Gepäckträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäck-Expedition bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des

---

Ungarn: statt 1 Mark: „50 Kr.", statt Abrundung auf 0,10 Mark: „auf ganze Kreuzer".

Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabfolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

Erläuterungen.

Alinea 1. Die Gepäckträger gehören nicht zu den „Leuten" der Eisenbahn und denjenigen anderen Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient (§ 63 BR., Art. 400, 424 a. Schl.); denn die Haftpflicht beginnt erst mit der Uebernahme des Gepäcks Seitens der Expedition und hat mit dessen Auslieferung an den Gepäckschein-Inhaber ihr Ende erreicht (§ 28).

Es trifft daher die Eisenbahn-Verwaltung keine Verantwortlichkeit für die von den Gepäckträgern besorgten Transporte von Gepäckstücken.

Wenn ein Passagier sein Gepäck Seitens der Gepäck-Expedition auf Grund des Gepäckscheins von einem Bevollmächtigten (Gepäckträger) in Empfang nehmen läßt und dieser unrichtiges Gepäck vorbehaltlos annimmt, so ist der Schadenersatzanspruch gegen die Eisenbahn gemäß Art. 408 Alin. 1 unbegründet. Erk. v. Stadt- und App.Ger. Frankfurt a/M. 1864, 1865, V.Ztg. 1866 S. 512. — In Betreff der in Alin. 1 enthaltenen Ordnungsvorschriften (Pflicht zur Tragung von Dienstabzeichen 2c.) vergl. Erl. d. Pr. HMin. v. 20. Febr. 1878 — EVBl. S. 41.

Alinea 2. Ebensowenig wie für die Gepäckträger übernimmt die Eisenbahn-Verwaltung für die Funktionen und Pflichten der Bahnbediensteten (Portiers) den Reisenden gegenüber eine Haftpflicht.

§ 33. Zurückgelassene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens 3 Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

Erläuterungen.

Unter „örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung" sind die ihr eigenthümlich gehörigen oder unter ihrer Aufsicht und Verwaltung stehenden Räumlichkeiten

als: Wartesäle, Restaurationsräume, Korridore, Perrons, Geleise, Eisenbahnwagen ꝛc. zu verstehen.

Die Bestimmungen des vorstehenden Paragraphen erstrecken sich nur auf diejenigen Gegenstände bezl. deren mit der Eisenbahn-Verwaltung ein Transportvertrag abgeschlossen ist, während bezl. der ohne Vorhandensein eines Transportvertrages gefundenen Gegenstände im Gebiete des Pr. Allgem. Landrechts die §§ 19—48 und 57—73 Th. I Bl. 9 dess. nebst § 23 des Pr. Ausf.Ges. zur CPO. v. 24. März 1879 (in dem früheren Hannov. und Hess. Landestheilen dagegen die Bestimmungen des gemeinen Rechts), überall unter Ausschluß jeglicher reglementarischer Bestimmung, Anwendung finden. — Hiernach würde sich also weder der Eigenthümer noch der Finder solcher Gegenstände, sofern er nicht zugleich Passagier ist, den Bestimmungen des BR. zu unterwerfen haben.

Nur bezl. der ersteren Gegenstände steht der Eisenbahn-Verwaltung die Befugniß zu, reglementarische Bestimmungen zu vereinbaren, welche von den gesetzlichen Vorschriften über Fundsachen abweichen. Dergl. Gegenstände haben aber streng genommen überhaupt nicht den Charakter von Fundsachen, da sie sich vertragsmäßig im Gewahrsam der Eisenbahn befinden — gleichviel ob sie speziell zum Transport aufgegeben (§§ 28, 35, 40—43) oder ohne besondere Aufgabe in den Wagen, Fahrzeugen ꝛc. zurückgelassen sind (§§ 26, 27, 37), mithin dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren" gehen (vergl. Erl. d. Pr. HMin. v. 21. Juni 1859, Min.Bl. f. d. inn. Verw. S. 183 — ferner Erl. d. Pr. HMin. v. 8. Juli 1878, EVBl. S. 218). Deshalb kann auch der Beamte oder Dritte, welcher derartige Gegenstände in den Coupés bemerkt und an die Eisenbahn abliefert, nicht als Finder gelten und Finderlohn nicht beanspruchen. Erk. d. Oesterr. Oberst.Ger. v. 18. Febr. 1874 (Eger, Bd. 3 S. 333).

Bei nicht rechtzeitiger Abholung der gefundenen Gegenstände kann die Eisenbahn-Verwaltung Verwahrungskosten, Lager-, Stand- ꝛc. Gelder (Art. 407 HGB., § 28 Alin. 2, §§ 36, 42 Alin. 5, § 43) beanspruchen.

Das auf dem Areal der Staats-Eisenbahnen innerhalb forstfiskalischer Jagdbezirke aufgefundene Fallwild ist nicht für Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung zu verwerthen, sondern der nächstbelegenen Oberförsterei zur weiteren Veranlassung zu überweisen. Das auf eisenbahnfiskalischem Terrain außerhalb forstfiskalischer Jagdbezirke aufgefundene Fallwild wird für Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung bestmöglichst verwerthet, aber nicht an den jedesmaligen Jagdpächter abgeliefert. (Pr. Min.Erl. v. 21. April 1879.)

c. Beförderung von Leichen.

§ 34. Beförderungs-Bedingungen.

Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Sarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Konventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

Uebereinkommen.

Art. 8.

Zu § 34 des Betriebs-Reglements.

Die Frachtberechnung für Leichen erfolgt pro Wagen und Kilometer. Die Fracht wird berechnet und erhoben nach einem Frachtsatze mit 1 Decimale. Die Beförderung auf Frachtbrief ist zulässig und es ist in solchen Fällen auch die Abfertigung auf Frankaturnoten gestattet. (Vergl. Art. 22 Nr. 2 und 3.)

Erläuterungen.

Der vorstehende Paragraph enthält die Bedingungen über die Beförderungen von Leichen.

Die Leiche ist an sich kein Transportgut im Sinne des HGB., da sie einen Vermögenswerth nicht hat, weshalb auch dem BR. Bestimmungen über die Haftpflicht bei Beschädigung, Verlust und Verspätung von Leichentransporten fehlen. Die Leiche wird indeß durch die (im § 34 Alin. 2) geforderte Umhüllung (Sarg) zu einem Transportgute und der über ihre Beförderung abgeschlossene Vertrag (auf Transportschein — nicht auf Frachtbrief) zum Frachtvertrage, so daß, Mangels besonderer reglementarischer Bestimmungen, hinsichtlich der Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung, die Vorschriften des HGB. in Art. 395, 397 zur Anwendung zu bringen sein werden (s. Eger, Bd. 3. S. 334).

Die Leichentransporte sind vorher anzumelden und bei der Beförderung derselben die aus polizeilichen und sittlichen Rücksichten vorgeschriebenen Bestimmungen zu beachten. Vergl. im Uebrigen die Spezial-Bestimmungen über Leichentransporte in den publizirten Tarifen.

Bezüglich der Leichentransporte zu Zwecken des Universitätsunterrichts s. Erl. d. Pr. HMin. v. 11. Nov. 1877 (EVBl. 1878 S. 20) und die bezl.

Tarif-Bestimmungen. — Ueber Leichenpässe s. Erl. v. 28. Aug. 1877 (EVBl. 1878 S. 22 u. 174); Erl. v. 30. Jan. u. 28. Nov. 1879 (EVBl. 1879 S. 8 u. 189) sowie die bezl. Tarif-Bestimmungen.

Der Transport von Choleraleichen nach Bayern ist verboten; Cirk.Erl. d. Min. d. geistl. Angel. u. d. Inn. v. 24. Jan. 1866 (Min.Bl. f. inn. Verw. S. 18).

Die Eisenbahn-Verwaltung ist zur Prüfung der Richtigkeit der Leichenpässe nicht verpflichtet.

Eine absichtlich falsche Angabe involvirt einen Betrug, dessen strafrechtliche Verfolgung durch die Erhebung der Conventionalstrafe nicht ausgeschlossen wird. (Erk. des Pr. ObTr. v. 12. Juni 1877 — VZtg. S. 766, 982, 1128.)

d. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§ 35. Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

Uebereinkommen.

Art. 9.

Zu den §§ 35—37 des Betriebs-Reglements.

Der Berechnung der Fracht für Equipagen und andere Fahrzeuge wird der verwendete Eisenbahnwagen zu Grunde gelegt, ohne Unterschied, ob ein oder mehrere Fahrzeuge auf demselben untergebracht sind. Die Beförderung auf Frachtbrief ist zulässig und es ist in solchen Fällen auch die Abfertigung auf Frankaturnoten gestattet. (Vergl. Art. 22 Nr. 2 und 3.)

Erläuterungen.

Die §§ 35—37 enthalten die Bestimmungen d. BR. über die Equipagen- und Fahrzeuge-Beförderung.

Der Fahrzeugbeförderungsvertrag ist, wie der Gepäck- und Leichenbeförderungsvertrag, seiner Natur nach lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages und daher wie dieser den Bestimmungen der Art. 390—431 HGB. unterworfen (s. Eger, Bd. 3 S. 335).

§ 35 trifft über Form und Zeit der Einlieferung, sowie über die Beförderungsweise Bestimmungen.

Die Beförderung von Equipagen und sonstigen Fahrzeugen erfolgt nur

von den dazu bestimmten Stationen, weil nicht auf allen Stationen bezw. Haltestellen gewisse Einrichtungen, welche die Expedition solcher Fahrzeuge erfordern, vorhanden sind.

Die Beförderung kann mittest der Eilpersonenzüge von den Eisenbahn-Verwaltungen gestattet werden.

Vergl. in Uebrigen die bezl. Tarif- und Transport-Vorschriften.

Die Bestimmung in Alin. 3 ist eine polizeiliche Sicherheitsvorschrift und daher für die Reisenden wie für die Bahnverwaltung obligatorisch.

Der Raum der tansportirten Fahrzeuge darf nur zur Beförderung von Reisegepäck benutzt werden. —

Ueber Equipagen-Transporte der Königl. Marställe vergl. Pr. Min.Erl. v. 30. Aug. 1883.

§ 36. Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

Erläuterungen.

Der vorstehende Paragraph trifft Bestimmungen über die Zeit der Auslieferung. Die Auslieferung erfolgt gegen Rückgabe des Beförderungsscheins (oben Quittung genannt) an dessen Inhaber. Die Auslieferung der auf Frachtbrief abgefertigten Fahrzeuge erfolgt an den Frachtbrief-Adressaten.

Verspätete Abholung hat die Zahlung von Standgeld nach Maßgabe der publizirten Tarife zur Folge. (Vergl. § 59 Alin. 9 Nr. 2 u. § 60 Nr. 4—6 BR.)

Ueber Beförderungs-Bedingungen vergl. in den Tarifen die Zus.Best. zu § 35 des BR.

§ 37. Belassung von Reisegepäck ꝛc. in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§ 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (s. § 38).

Erläuterungen.

Die Ueberschrift muß richtiger heißen: „Belassung von Reisegepäck (nicht ꝛc.) in den Equipagen und Fahrzeugen". (Kühlwetter, S. 42.)

In Equipagen ohne Begleitung darf (dem Wortlaute nach) Reisegepäck nicht belassen werden. Ferner dürfen darin nicht befördert werden Gegenstände, welche von der Beförderung überhaupt oder als Frachtgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassen sind. (S. § 48 BR.)

Bezüglich der Haftpflicht der in Equipagen und Fahrzeugen beförderten Gegenstände s. § 38 Alin. 3 u. 4.

§ 38. Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güter-Verkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungs-Ansprüchen für Verlust oder Beschädigung, der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§. 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahn-Verwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark übersteigen soll.*)

Die Angabe eines höheren Werthes als 900 Mark für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§. 68).

*) Zu §§ 38 und 39. Für Ungarn: statt 150 Kilom.: „20 Meilen", statt 7,5 Kilom.: „eine Meile". — Für Oesterreich und Ungarn: statt 0,10 Mark: „5 Kr.", statt Abrundung auf 0,10 Mark: „auf ganze Kreuzer", statt 900 Mark: „450 Gulden Silber", statt 30, bezw. 60 Mark: „15 und 30 Gulden", statt 0,5 Pf.: „1/4 Kr.", statt 0,30 Mark: „15 Kr."

Erläuterungen.

Alinea 1. Das Ein- und Ausladen ist Sache des Versenders bezw. Empfängers. — Vergl. Art. 424, 427 HGB. —

Bei den auf Transportschein expedirten Equipagen und Fahrzeugen gilt in Bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahnen das im § 29 Alin. 1 Gesagte mit der Maßgabe, daß, falls die Sendung begleitet wird, die in Alin. 1 Satz 2 ausgesprochene Beschränkung der Haftpflicht Platz greift. Auf alle übrigen (mit Frachtbrief expedirten) Equipagen und Fahrzeuge finden die Vorschriften in den §§ 62—66, 67 Nr. 2—7 d. BR. Anwendung.

Alinea 2. Der Schadensersatz ist nach Art. 396 HGB. zu regeln.

Die Werthdeklaration und in deren Ermangelung der Normalsatz bildet die Maximalgrenze, innerhalb deren der Beschädigte seinen wirklich erlittenen Schaden nachzuweisen hat.

Alinea 3 u. 4. Vergl. Art. 424 Nr. 6 und 425 Nr. 1 HGB. — Für die in den Equipagen und Fahrzeugen befindlichen Gegenstände (Reisegepäck) ist der gesetzliche Schadensersatz (Art. 396) zu leisten. Der Normalsatz bezieht sich auf diese Gegenstände nicht (427 HGB.); denn da eine Werthangabe für diese im §. 38 verboten, kann auch der Normalsatz keine Anwendung finden. (Eger, Bd. 3. S. 409.)

Ist das Fahrzeug gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht mit anderen Gegenständen beladen, dann haftet die Eisenbahn-Verwaltung für diese Gegenstände wie für Güter überhaupt, und ist Werthdeklaration zulässig.

Bei böslicher Handlungsweise kann von der Bahnverwaltung Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

Auf Frankosendungen findet Art. 408 Alin. 3 bezw. 386 HGB. Anwendung (s. Erl. zu § 26 a. Schl.).

§ 39. Lieferungszeit.

Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 Mark für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Trans-

portscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,5 Mark, unter Abrundung auf 0,10 Mark, mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark, nicht übersteigen darf.*)

Erläuterungen.

Alinea 1. Es gelten bezl. der begleiteten (auf Transportschein expedirten) Fahrzeuge und Equipagen die Lieferfristen für den Personenverkehr; bei Uebergängen braucht erst mit dem nächstfolgenden Zuge die Weiterbeförderung stattzufinden.

Alinea 2. Die Lieferfrist für gewöhnliches Gut (auf Frachtbrief expedirte und nicht begleitete Equipagen und Fahrzeuge) ist durch § 57 d. BR. geregelt.

Alinea 3 und 4. Der Schadensberechnung ist der Art. 397 HGB. zu Grunde zu legen. Die Deklaration und in deren Ermangelung der Normalsatz bildet die Maximalgrenze, bis zu welcher überhaupt die Eisenbahn Schadensersatz leistet.

Auf Frankosendungen findet Art. 408 Alin. 3 bezw. 386 HGB. Anwendung (s. Erl. zu § 26. BR. a. Schl.).

e. Beförderung von lebenden Thieren.

§ 40. Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender beziehungsweise Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebenden Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transports zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig

*) Vergl. Anmerkung zu § 38.

verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

Uebereinkommen.

Art. 10.

Zu den §§ 40—43 des Betriebs-Reglements.

I. Für die Annahme und Beförderung lebender Thiere kommen im Geltungsbereiche des Vereins-Betriebs-Reglements (vergl. Eingang dieses Reglements) folgende Bestimmungen zur Anwendung:

1. Die Annahme und Beförderung lebender Thiere (ausgenommen Hunde in Begleitung von Reisenden), ganz gleich, ob direkte oder gebrochene Expedition, Frachtgut- oder Eilgut-Beförderung in Frage kommt, kann nach dem Ermessen der Versand-Verwaltung in allen Fällen auf Frachtbrief (statt auf Beförderungsschein) zugelassen werden, sofern der Versender mit dieser Abfertigungsweise einverstanden ist.
2. Im Falle die Annahme und Beförderung lebender Thiere (vergl. Nr. 1) auf Frachtbrief erfolgt und direkte Abfertigung (Tarifirung bezw. Kartirung) nicht eintreten kann, hat die Versand-Verwaltung die Frankirung der Fracht- und Fahrgelder durch das Frankaturnoten-Verfahren (siehe Art. 22 unter 4 dieses Uebereinkommens) zu bewirken. Nachnahmen der Versender sind ausgeschlossen.

   Ausnahmsweise soll die Versandbahn berechtigt sein, auch von der Vorausbezahlung der Fahr- und Frachtgelder abzusehen; für diesen Fall treten dann die im Art. 22 zu Nr. 3 dieses Uebereinkommens vereinbarten Bestimmungen im ganzen Umfange zu Gunsten der im Transport nachfolgenden Vereinsbahnen in Geltung.
3. Direkte Frachtbriefe zu Viehtransporten sind von der Versand-Verwaltung nur dann anzunehmen, wenn ihr die Vorschriften wegen der Begleitung der Viehtransporte auf den nachfolgenden Bahnen bekannt sind und die Befolgung derselben möglich ist.*)

II. Im Uebrigen gelten folgende Bestimmungen:

1. Bei Beförderung von Thieren nach der Stückzahl wird der Frachtsatz für 2 Dezimalen berechnet und mit 1 Dezimale erhoben.
2. Die Frachtsätze für die Beförderung von Thieren in Stallwagen werden pro Stück (1, 2, 3 ꝛc.) und Kilometer mit 2 Dezimalen normirt und mit 1 Dezimale erhoben.
3. Die Frachtsätze für Thiere in Käfigen werden pro 10 Kilogramm und 1 Kilometer festgestellt.

   Die Abrundung des zu erhebenden Satzes erfolgt wie bei der Erhebung der Gepäckfracht. (Siehe oben Art. 6.)
4. Der Frachtsatz für Thiere in Ladungen (gewöhnlichen Wagen) wird

*) Im Verkehr nach und durch Deutschland ist bei Großvieh Begleitung in der Weise obligatorisch, daß zu je 3 Wagen mindestens Ein Begleiter gestellt werden muß.

nach Quadratmetern der Ladefläche mit 2 Dezimalen festgesetzt und mit 1 Dezimale erhoben.

Erläuterungen.

Die §§ 40—45 enthalten die Bestimmungen über die Beförderung lebender Thiere.

Der Thierbeförderungs-Vertrag ist lediglich eine besondere Kategorie des Güterfracht-Vertrages und daher wie dieser den Bestimmungen der Art. 390 bis 431 HGB. unterworfen (s. Eger, Bd. 3. S. 339).

Die Annahme von lebenden Thieren ist — wie die Beförderung von Equipagen 2c. — auf bestimmte Stationen beschränkt. Die Eisenbahn-Verwaltung bestimmt die Züge, mit welchen die Beförderung erfolgt; entscheidet über die zu verladende Stückzahl bei Wagenladungen und über die Zulassung von Einzelvieh.

Für die Anmeldung und Abholung sind gleichfalls Fristen vorgeschrieben. Die Ver- und Entladung haben die Versender zu bewirken, diese Verpflichtung erstreckt sich aber nicht auf die zur Beförderung kommenden Einzelsendungen (in Käfigen 2c.). Bezüglich der letzteren vergl. Pr. Min.Erl. v. 25. Jan. 1879 und v. 11. Juli 1881.

Begleitung kann gefordert werden.

Die Fracht ist im Voraus zu entrichten (§§ 41—43).

Die Beförderung lebender Thiere geschieht entweder auf Beförderungs- (Transport-) Schein oder auf Frachtbrief.

Hunde, welche Reisende begleiten, werden auf Schein in besonderen Coupés befördert, Thiere in Käfigen werden wie sonstiges Gut behandelt.

Für die Verladung und Beförderung lebender Thiere auf Eisenbahnen ist der Erlaß des Reichskanzlers v. 13. Juli 1879 maßgebend (s. R.Centr.Bl. S. 479, auch abgedruckt nebst der Ausf.Verordn. d. Pr. Min. v. 9. Aug. 1879 im EVBl. S. 142. — Bayer. Ges.- und VBl. 1879 Nr. 53). — Vgl. ferner Pr. Min.Erl. v. 24. Mai 1884; auch die Zus.Best. zu den vorstehenden §§. — Bezüglich der Beförderung von lebenden Fischen und Krebsen vergl. Pr. Min.Erl. v. 23. Juli 1878.

Ueber die Wartung des Viehes während des Transportes vergl. Erlaß des Reichskanzlers v. 13. Juli 1879, Pr. Min.Erl. v. 30. Juli 1878.

Ueber Maßregeln gegen die Rinderpest vergl. Ges. v. 7. April 1869, BGBl. S. 105.

Ueber Desinfektion der Eisenbahnwagen 2c. vergl. RGes. v. 25. Febr. 1876, Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 6. Mai 1876 und Ausf.Verordn. d. Bundesraths, R.Centr.Bl. S. 251, Pr. Ausf.Verordn. und Eirk.Erl. d. Pr. HMin. v. 16. Juni 1876 und ergänzte Verordn. v. 24. Febr. 1877. (Zusammenst. d. Vorschr. im EVBl. 1878 S. 151—158). Pr. Min.Erl. v. 25. Jan. 1879.

Auf Beförderungsschein expedirte (begleitete) Thiere werden an den Inhaber des Scheins, auf Frachtbrief expedirte (nicht begleitete) an den Frachtbrief-Adressaten ausgeliefert.

§ 41. Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, andernfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§ 40 und 43.

Erläuternngen.

Die abgesonderten Behältnisse sind die in den Packwagen angebrachten „Hundecoupés". Ueber ausnahmsweise Beförderung von Jagdhunden in dritter Wagenklasse vergl. Pr. Min.Erl. v. 18. März 1879. Wegen Beförderung von Schoßhunden vergl. § 22 Alin. 1.

Für Ueberführung der (begleiteten) Hunde bei vorkommenden Wagenwechsel hat der Reisende zu sorgen (s. Zus.Best. zu § 41).

§ 42. Beförderung von Pferden.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert; das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahn-Verwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

Erläuterungen.

Die zur Beförderung von Pferden und anderen lebenden Thieren bestimmten (Personen-, Eilgüter-, Güter- und besonderen Vieh-) Züge sind für einen längeren Zeitabschnitt (für die Dauer der Fahrplanperiode) ein für allemal festzusetzen

und gehörig zu publiziren (vergl. Erl. d. REA. v. 13. April 1875 — R.Centr.Bl. S. 296 — sowie die Tarif-Bestimmungen).

Ueber Pferde-Transporte der Königl. Marställe vergl. Pr. Min.Erl. v. 30. Aug. 1883.

§ 43. Beförderung von anderen Thieren.

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.*)

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

Erläuterungen.

Vergl. § 42 BR. — Pr. Min.Erl. v. 28. Juni 1880, EVBl. S. 289, sowie die Tarif-Bestimmungen. — Für lebende Thiere ist der Frankaturzwang generell eingeführt (§ 53 Alin. 1). — Es kommt daher bei Frankosendungen der Art. 408 Abs. 3 bezw. 386 HGB. zur Anwendung (§ 45). —

Auf die Auflieferung lebender Thiere, die Bestellung der erforderlichen Wagen finden die Vorschriften in § 60 Abs. 2 BR. analoge Anwendung.

Werden die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung gegeben, so haftet die Eisenbahn-Verwaltung nicht mehr als Frachtführerin, sondern nur als Verwahrerin. — Sie haftet aber für ihre Leute; ferner für Arglist und grobes Verschulden.

§ 44. Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt III

*) Das Oesterr.-Ungar. Regl. (v. 10. Juni 1874) hat als Absatz 3: „Im internen österr.-ungar. Verkehre kann der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden."

enthaltenenen Vertrags-Bedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

		(Oesterr.-Ungarn)				
600	Mark,	300	fl. —	kr.	für	ein Pferd,
200	„	100	„ —	„	„	ein Füllen bis zu einem Jahr,
300	„	150	„ —	„	„	einen Mastochsen,
200	„	100	„ —	„	„	ein Haupt Rindvieh,
25	„	12	„ 50	„	„	ein Kalb bis zu einem Jahr,
90	„	45	„ —	„	„	ein Mastschwein,
35	„	17	„ 50	„	„	ein mageres Schwein,
10	„	5	„ —	„	„	ein Ferkel bis zu drei Monaten,
20	„	10	„ —	„	„	ein Schaf oder eine Ziege,
10	„	5	„ —	„	„	einen Hund,
100	„	50	„ —	„	„	100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen darf.*)

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des

*) Für Ungarn: statt 150 Kilometer „20 Meilen". — Für ganz Oesterreich: statt 0,10 Mark „5 Kr."; „Abrundung auf ganze Kreuzer."

Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen, oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Erläuterungen.

Alinea 1 und 2. Vergl. Art. 424 HGB. Alin. 3, 4 und 5. Vergl. Art. 427 l. c. —

Auf die Haftpflicht für lebende Thiere finden von den bezl. im Abschnitt III enthaltenen Vertragsbedingungen der §§ 62—68 keine Anwendung:

a) aus § 64 Alin. 2 Satz 2 und 3 und Alin. 3 a. Schl. (weil sich diese Bestimmung auf unfrankirte Sendungen bezieht — §§ 41, 42 u. 43.)

b) aus § 65 Alin. 2.

c) aus § 67 Nr. 1—3 und Nr. 8.

d) § 68 mit Ausnahme der Nr. 4 und des letzten Alin.

Die im Texte des vorstehenden Paragraphen angegebenen Maximal-Entschädigungssätze sind in Abänderung der früheren (niedrigeren) Sätze durch Beschluß des Bundesraths v. 27. Juni 1879 festgesetzt worden und mit dem 1. Okt. 1879 in Kraft getreten. (R.Centr.Bl. 1879 S. 478. — Pr. Min.Erl. v. 29. Juli 1879.)

Der Schadensberechnung ist Art. 396 HGB. zu Grunde zu legen. — Als Maximum des zu Grunde zu legenden Werthes sind die oben aufgeführten Normalsätze bestimmt, insofern nicht eine höhere Werthangabe gewählt ist. Ist eine höhere Werthangabe gewählt, so bildet diese den Maximalsatz der zugewährenden Entschädigung.

Im Falle böslicher Handlungsweise tritt Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens ein.

Eine Haftpflicht der Bahn liegt aber nicht vor bei Schäden, die aus der Gefahr sich ergeben, welche der Viehtransport seiner Natur nach mit sich bringt.

§ 45. Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist . . . . . 1 Tag,
2. an Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Km*) 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Gepäck- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthalts des Viehs auf den Tränkestationen (vergl. § 6 der Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen vom 13. Juli 1879).**)

---

*) Für Ungarn: statt 300 Kilom.: „40 Meilen".

**) Vergl. Erl. zu § 40. — 1. Im internen Oesterr.-Ungar. Verkehre kann

Im Uebrigen kommen für die Berechnung derselben, sowie auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit die im Abschnitt III für Eilgut enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung. *)

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der § 28 Alinea 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf., unter Abrundung von 0,10 Mark, mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark nicht übersteigen darf. **)

Erläuterungen.

Die Fassung des § 45 Abs. 1 entspricht dem Beschlusse des Bundesraths v. 31. März 1883, Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 15. April 1883 (Centr.Bl. f. d. D. Reich S. 99. — EVBl. S. 80).

Bezüglich der Haftpflicht bei versäumter Lieferfrist vergl. Art. 397 HGB. und § 69 Alin. 1 des BR.; Alin. 2 des § 69 ist wegen des bestehenden Frankaturzwanges hier nicht anwendbar, vergl. Art. 408 Alin. 3 bezw. 386 HGB. —

Da § 45 Normalsätze nicht bestimmt, so ist der Geldwerth der Haftung für versäumte Lieferfrist nach den Vorschriften in Abs. 1, 2 und 3 des § 70 des BR. zu berechnen.

---

von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahn-Verwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden für jeden Uebergang bewilligt werden.

2. In Oesterreich-Ungarn ruht ferner der Lauf der Lieferungsfristen auch für die Dauer der Verzögerung der Vieh-Transporte aus Anlaß der ärztlichen Viehbeschau.

3. Die in dem Falle zu 1 bewilligten Zuschlagsfristen treten im Vereins-Verkehre den nach den Bestimmungen in den Absätzen 1 und 2 dieses Paragraphen sich berechnenden Lieferungszeiten hinzu.

Das Gleiche ist der Fall in Ansehung der zu 2 erwähnten Verzögerungen. (s. § 45 d. Vereins-BR.)

*) Für die Strecken der Oesterr.-Ungar. Bahnen gilt dies für die Folgen versäumter Lieferzeit nur insofern, als die Transporte zum Eilguttarife befördert werden; es werden daher die Bestimmungen des Abschnitts III für Eilgut oder Frachtgut in Anwendung gebracht, je nachdem das Vieh als Eilgut oder als Frachtgut zur Beförderung gelangt. (s. § 45 d. Vereins-BR.)

**) Für Ungarn: statt jede 7,5 Kilom.: „jede Meile". — Für Oesterr. und Ungarn: statt 60 Mark: „30 Gulden"; statt 0,25 Pf.: „10 Kr.", „Abrundung auf ganze Kreuzer"; statt 30 Mark: „15 Kr." —

Im Falle der Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bildet gemäß § 70 Alin. 3 die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung, insofern nicht eine böswillige Handlungsweise der Eisenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute vorliegt.

III.

Beförderung von Gütern.

§ 46. Beförderung von Gütern.*)

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

Uebereinkommen.

Art. 11.

Zu § 46 des Betriebs-Reglements.

Im direkten Verkehre bewirkt die anbringende Bahn die Uebergabe der beladenen Wagen oder der Einzelgüter dadurch, daß sie dieselben in der allgemein gültigen oder nach der für den einzelnen Fall in Frage kommenden speziell vereinbarten Art und Beschaffenheit an die dafür vereinbarte Uebergabestelle (ankommenden Zug, Güterschuppen, Bahnhofsgleise, Uebergangsgleise) bringt, vorausgesetzt, daß die übernehmende Bahn davon Kenntniß hat.

Als ein Hinderniß bei der Uebergabe soll ein Verschluß der Wagen mittelst Schlösser, zu welchen Schlüssel nicht vorhanden sind, von der übernehmenden Bahn nicht erachtet werden dürfen, indessen ist letztere, wie jede im Transport nachfolgende Bahn berechtigt, die Schlösser für Rechnung und auf Gefahr derjenigen Verwaltung, in deren Bahnbereiche der Verschluß erfolgt ist, nöthigenfalls öffnen zu lassen.

Als übernahmefähig braucht die übernehmende Bahn nur solche Sendungen anzuerkennen, welche betriebs- und transportfähig beschaffen, deren Abfertigung vereinbarungsgemäß geschehen, und zu denen vollständige Begleit- und Ueberweisungspapiere offerirt sind.

Die übernehmende Bahn hat, soweit dies zur ungestörten weiteren Uebergabe erforderlich ist, die ihr übergebenen Güter von der Uebergabestelle ungesäumt und so zu entfernen, daß die übergebende Bahn in der Zuführung weiterer Güter nicht behindert wird.

Die angrenzenden Verwaltungen haben Vereinbarungen zu treffen, daß und wie Mängel, Unterlassungen und Hindernisse bei der Uebergabe konstatirt

*) Die Ueberschrift im Oesterr.-Ungar. Regl. lautet: „Uebergang von Bahn zu Bahn." Der § 46 des Vereins-BR. ist ohne Ueberschrift.

werden, und welche Folgen sie haben sollen. Ueber die vollendete Uebergabe hat die übernehmende Bahn zu quittiren.

Hiernach zurückzuweisende Güter hat die anbringende Bahn wieder zurückzunehmen.

Als allgemein gültige Vereinbarungen sind in erster Reihe und insbesondere Mangels spezieller Abkommen neben den reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen die in Betracht kommenden Verbands-Verabredungen, das etwa acceptirte Plombir-Uebereinkommen, die Vereinbarungen wegen Verschleppungen, Beschädigungen und Verluste und das Wagen-Regulativ zu beachten.

Hierdurch bestimmt es sich auch, inwieweit die übernehmende Bahn spezielle Uebergabe beanspruchen darf. Mängel, welche die Uebernahme verhindern, sind durch die übergebende Bahn oder auf deren Kosten zu beseitigen. Zu vergl. jedoch Art. 13.

Art. 12.

Zu § 46 des Betriebs-Reglements.

Beim Uebergange des Guts von einer Bahn zur anderen können beide Verwaltungen verlangen, daß zum Zeichen der geschehenen Uebernahme bezw. Uebergabe die Frachtbriefe mit Datum- und Stundenstempel versehen werden.

Art. 13.

Zu § 46 des Betriebs-Reglements.

Innerhalb einer Verbandsstrecke soll im Mangel einer entgegenstehenden Vereinbarung spezieller Uebergabe nur bei gleichzeitiger spezieller Zoll-Revision oder in dem Falle verlangt werden, wenn Umstände vorliegen, welche auf einen Verlust oder eine Beschädigung schließen lassen.

Art. 14.

Zu den §§ 46 und 47 des Betriebs-Reglements.

(bei § 47).

Erläuterungen.

Die §§ 46—70 bilden den Abschnitt III des BR. und handeln von der Beförderung von Gütern.

Für die Güter-Beförderung sind außer den Bestimmungen des BR. auch die (hier zum Abdruck gekommenen) Bestimmungen des Uebereinkommens deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs und des Tarif-Verbandes maßgebend.

Vergl. auch die Verfügungen des REA. betr. die Aufhebung oder Einschränkung direkter Expeditionen vom 29. Dez. 1874, vom 30. Sep. 1875 und vom 20. Febr. 1881 (abgedruckt im EVBl. vom Jahre 1881 S. 131, 135).

Ferner kommen aus dem Allgemeinen deutschen HGB. in Betracht: Tit. IV. Von dem Speditionsgeschäft Art. 386. Tit. V. Von dem Frachtgeschäft, Abschn. 1. Vom Frachtgeschäft überhaupt und zwar Art. 390—421, Abschn. 2. Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahn insbesondere und zwar Art. 422—431.

Zu § 46. Vergl. Art. 422 HGB. und die Erl. zu § 6 des BR. über die Transportpflicht. — Im Gebiete des Deutschen und Oesterr.-Ungar., sowie des Vereins-Reglements darf nach § 46 die Beförderung von Gütern mit durchgehendem Frachtbriefe von und nach jeder für den Güter-Verkehr eingerichteten Station des deutschen Eisenbahn-Vereins nicht abgelehnt werden, selbst wenn eine direkte Abfertigung der Sendung nicht erfolgen kann. Die Beförderung kann nur verweigert werden, wenn die im Art. 422 HGB. bezw. in den Reglements bezeichneten Transporthinderniſſe entgegen stehen.

Die Annahme-Bahn und alle folgenden an dem Transporte mit direktem Frachtbriefe betheiligten Bahnen übernehmen für die ganze Transportstrecke die Haftpflicht des Frachtführers (Art. 401 und 429 HGB. §§ 62 und 63 BR.).

Unter dem „Transport" ist nur die Beförderung von Station zu Station zu verstehen (s. jedoch § 59).

„Güter" bedeutet soviel wie Sachen. Eine Sache wird, insofern ihr Transport Gegenstand eines Frachtvertrages ist, als Frachtgut bezeichnet. Gegenstand des Transports können Güter aller Art sein, nicht nur Handelsgüter.

„Unter Frachtgut ist auch Reisegepäck der Passagiere aller öffentlichen Transportanstalten zu verstehen." (Erk. d. Pr. Ob.Tr. v. 12. Septbr. 1865 — EVZtg. 1866 S. 719.)

Die für den Güter-Verkehr eingerichteten Stationen werden von den einzelnen Bahn-Verwaltungen öffentlich bekannt gegeben. Unter diesen Stationen befinden sich auch solche, die nur für den Wagenladungs- oder nur für den Stückgut-Verkehr eingerichtet sind. (Vergl. Dr. Koch's Stations-Verzeichniß, Theil I.) Unter Stationen sind auch die Haltestellen einbegriffen.

Auf Stationen bezw. Haltestellen, die nur für den Personen-Verkehr eingerichtet sind, findet § 46 keine Anwendung.

§ 47. Uebernahme von Gütern.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen

der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. § 50 Nr. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.*)

Uebereinkommen.

Art. 14.

Zu den §§ 46 und 47 des Betriebs-Reglements.

Jeder Verwaltung steht es frei, bei der Uebernahme des Gutes das Fehlen der Verpackung, sofern das Gut seiner Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, sowie Mängel der Verpackung zu rügen. Durch eine solche Rüge schützt sich die übernehmende Verwaltung der übergebenden gegenüber, ganz so gegen jede Theilnahme an Entschädigungs-Ansprüchen, als wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine Erklärung auf dem Frachtbriefe anerkannt hätte. Sollte keine spezielle Uebergabe beim Uebergange des Gutes von einer Bahn zur andern stattgefunden haben, so bleibt die annehmende Verwaltung der im Transporte nachfolgenden für die ohne Vorbehalt erfolgte Uebernahme gar nicht oder mangelhaft verpackten Gutes verantwortlich.

Alle Verwaltungen werden verlangen, daß Seitens der Versender Stückgüter, mit Ausnahme der in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden, mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Nicht oder unvollständig bezeichnete Güter werden zurückgewiesen. Sofern jedoch die Versender die Anbringung der Bezeichnung durch die Beamten der Eisenbahn-Verwaltung wünschen, soll diesem Wunsche gegen Zahlung einer im Tarif enthaltenen Gebühr stattgegeben werden.

Wegen der Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisen-Konstruktionen, Dampf-Kesseln 2c., sowie von losem Heu, Stroh, Taback, Baumrinde 2c. auf offenen Eisenbahnwagen sind besondere Vereinbarungen getroffen worden. (Siehe Anhang III zum Uebereinkommen.)

Erläuterungen.

Nach Art. 422 HGB. können die Eisenbahnen die bei ihnen nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke Niemanden versagen. Dieselben können aber die Beförderung außer den in den §§ 6 und 55 angegebenen Gründen verweigern, wenn die Güter

1. an sich zum Transport nicht geeignet sind (vergl. §§ 40 Alin. 2, 48 A 1—3, 51);

*) Dieser letzte Satz bildet in der amtlichen Ausgabe des Oesterr.-Ungar. Reglements (1881) ein besonderes Alinea (4).

2. vermöge ihrer Verpackung sich zum Transport nicht eignen.

§ 47 (der auf dem Art. 424 Ziff. 2 HGB. basirt) befaßt sich nun speziell mit der Beschränkung der Annahme von Gütern mit Rücksicht auf deren Verpackung (Nr. 2).

Bei der Beurtheilung der Zweckmäßigkeit der Verpackung der Güter, oder ob solche überhaupt ihrer Natur nach einer Verpackung bedürfen, dienen die Reglements event. die Einrichtungen und die Benutzungsweise der Bahn (siehe Erl. zu § 48 A 1) und die sonstigen Erfahrungssätze und Handelsgebräuche als Anhalt. Zunächst haben die Bahnorgane die Ordnungsmäßigkeit der Verpackung zu prüfen; im Streitfalle endgültig der Richter.

Sind die Güter „an sich" d. i. nach ihrer natürlichen Beschaffenheit (Qualität, Form, Gewicht, Umfang 2c.) zum Transport geeignet oder durch die Verpackung zum Transport geeignet gemacht, dann muß die Beförderung erfolgen. Nimmt die Bahn Gut mit äußerlich sichtbaren Mängeln der Verpackung unbeanstandet an, dann hat sie den in Folge dieser Mängel etwa entstehenden Schaden zu tragen.

Nach Art. 424 Ziff. 2 HGB. (§ 67 Nr. 3 BR.) kann mangelhaft 2c. verpacktes Gut ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung ausdrücklich und schriftlich anerkennt und zwar: erstens in einer besonderen mit seiner Unterschrift versehenen Erklärung — Revers — und zweitens durch Wiederholung derselben auf dem Frachtbriefe.

In diesem Falle ist die Bahn von der Haftpflicht entbunden (§ 67 Ziff. 3 BR.).

Andere Erklärungen dürfen weder gefordert, noch in die Frachtbriefe aufgenommen werden (§ 50 Nr. 9).

Nur die Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe ist durch das HGB. angeordnet, damit der Empfänger und die Empfangsbahn darüber unterrichtet werden, in welcher Beschaffenheit die Waare zur Aufgabe gelangte, und unbegründete Reklamationen vermieden werden. Der Revers hat den Zweck, der Eisenbahn auch nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Adressaten noch einen schriftlichen Beweis jener Erklärung zu sichern.

Da die Erklärung nur auf dem Frachtbriefe gefordert wird, ist ein besonderer Revers nicht unbedingt erforderlich. Ist der Ueberbringer des Gutes nicht auch der Absender und ersterer (als Mandatar) vollzieht den Revers, so muß der Absender die Erklärung gegen sich gelten lassen. Ist die Erklärung in den Text des Frachtbriefes aufgenommen, dann bedarf es einer besonderen Vollziehung derselben nicht. In der fraglichen Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben, damit der Empfänger über die Mängel der Verpackung informirt und vor Schaden bewahrt wird. Der ausgefüllte Revers wird bei der Versandstation aufbewahrt. Der Absender kann auch an Stelle der in jedem einzelnen Falle auszustellenden Erklärung einen „General-Revers" — zu welchem ein Schema gegeben ist — bei der Versandstation niederlegen und im Frachtbriefe hierauf Bezug nehmen.

Alinea 3 enthält zwei im Verkehrsinteresse aufgenommene Bestimmungen.

Die erste (im ersten Satze) ist obligatorisch und aus § 50 Nr. 3 BR. hierher übernommen; die zweite (im zweiten Satze) ist fakultativ, durch vorstehenden Artikel 14 Alinea 2 des Uebereinkommens aber ihre Beachtung generell vereinbart. Die letztere Bestimmung hat den Zweck, die vielfachen, namentlich bei starkem Verkehr vorkommenden Verschleppungen von Gütern zu verhindern.

§ 48. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergl. Anlage D Nr. I);
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage D Nr. I);
   c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;
   d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergleiche Anlage D Nr. I und III), Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;
   e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten, (wegen Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergleiche Anlage D Nr. III a);
   f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage D verzeichneten Gegenstände.
   Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.
2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen.
   Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Be-

förderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

Als geldwerthe Papiere im Sinne des Absatzes 1 sind nicht anzusehen: gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.*)

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände; auch Antiquitäten.

Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter Lit. A Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgiebt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.**)

Uebereinkommen.

Art. 15.

Zu § 48 des Betriebs-Reglements.

Bei Einhebung der Konventionalstrafe für falsche oder ungenaue Deklaration der vom Transporte gänzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände und im Falle der Zusammenpackung solcher Gegenstände mit anderen, der Beschränkung des § 48 des Betriebs-Reglements nicht unterliegenden Gegenständen ist das Gesammtgewicht des betreffenden Kollo, einschließlich somit des Gewichts der mitverpackten, der Beschränkung des § 48 nicht unterliegenden Gegenstände, zur Berechnung zu ziehen.

---

*) Die gleiche Bestimmung enthalten die Betriebs-Reglements für Oesterr.-Ungarn.

**) Für Oesterreich: statt 12 Mark: „sechs Gulden". — Für Ungarn: statt für jedes Kilogr. 12 Mark: „für jedes Pfund = drei Gulden."

In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der Güter, einschließlich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmäßigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen die Expedition der Annahme-Station ausschließlich. Die Anschlußbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, daß positive Vorschriften über Verpackung 2c. unbeachtet geblieben wären.

Außer den durch Nr. I der Anlage D zum Betriebs-Reglement (§ 48) von der eilgutmäßigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen sind jedoch von der eilgutmäßigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen die unter den Nummern VII, XI, XIII, XVI—XXVI, XXVIII, XXXI—XXXVIII der vorerwähnten Anlage D aufgeführten Artikel. Kolli mit den unter Nr. XXXIX a. a. O. besonders noch erwähnten geringeren Quantitäten bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XVI, XVII, XX—XXIII aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammen-Verpackung unter sich resp. mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zum Eilgut-Transport zuzulassen.

Im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn sind indessen außer den unter Nr. I der Anlage D zum Vereins-Betriebs-Reglement angeführten Gegenständen auch noch die unter Nr. II, III, XIV und XV dieser Anlage genannten Artikel — mit Ausnahme der Zündhütchen für Schußwaffen, sowie der Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen — im Sinne der Anlage E zum Vereins-Betriebs-Reglement von der eilgutmäßigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 422 Ziffer 1 HGB. — § 48 behandelt unter Lit. A 1—3 die Güter, die sich „an sich" zum Transport nicht eignen, und unter Lit. B 1—4 solche Güter, die durch Befolgung gewisser Expeditions- und Verpackungsvorschriften zum Transport geeignet gemacht werden können. Erstere sind von der Beförderung ausgeschlossen; letztere bedingungsweise zum Transport zugelassen. Den Schluß des § 48 — Lit. C — bilden die Straf- und Haftbestimmungen.

Das Verzeichniß und die Annahmebedingungen der bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter sind aus dem Texte des § 48 entfernt und in einer besonderen Anlage (D) dem BR. einverleibt worden.*) Die immer größer werdende Zahl dieser Güter und ihrer Annahmebedingungen machte diese Aenderung nothwendig. Die Anlage D ist in Gemäßheit des Beschlusses des Bundesraths v. 2. Juli 1881 ihrem Gesammtinhalte nach in neuer Fassung durch Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 5. Juli 1881 publizirt (Centr. Bl. f. d. deutsche Reich S. 261) und so mit dem 1. Aug. 1881 in Kraft getreten.

*) Für Oesterr.-Ungarn: Anlage D und Verordnung des K. K. Oesterr. Handels-Min. v. 1. Juli 1880, betr. die Regelung des Transports explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen.

Diese Anlage ist inzwischen vielfachen Aenderungen durch Nachträge unterworfen gewesen und wird durch die fortschreitende Industrie auch weitere Aenderungen und Ergänzungen noch erfahren.

Die Fassung der Bestimmungen unter A Ziff. 3a, c und e, sowie der Bestimmungen unter B 2 und 3 entsprechen den Beschlüssen des Bundesraths v. 2. Juli 1881, 16. April 1885 und 12. März 1885.

Die unter Lit. A 1—3 aufgeführten drei Kategorien sind von der Beförderung gänzlich ausgeschlossen, selbst wenn der Versender sich zur Ausstellung eines Reverses im Sinne des § 47 bereit erklärt.

Ausgeschlossen vom Transport sind:

1. die sub A 1 bezeichneten Güter wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft. Zu diesen Gütern gehören alle Gegenstände, durch deren Verladung das höchste zulässige Ladegewicht bezw. die an den Eisenbahnwagen vermerkte Tragfähigkeit oder die zulässige Ladungshöhe oder die für die betr. Transportstrecke in Betracht kommenden Maximal-Ladeprofile überschritten werden würden.

   Unter „Einrichtung und Benutzungsweise der Bahn" sind zu verstehen: die Transportmittel (Radstand, beschränkte Dimensionen und Tragkraft derselben bezüglich ihrer Verwendung auf Strecken mit engen Kurven und auf Sekundärbahnen), die Ver- und Entladevorrichtungen (Fehlen derselben auf Haltestellen), die im Voraus bestimmte Benutzung einer Bahn (z. B. Kohlenbahn).

2. die sub A 2 bezeichneten Gegenstände, weil die Postverwaltungen auf deren Beförderung ein ausschließliches gesetzliches Recht haben. Postzwangspflichtig im Gebiete des deutschen Reiches sind:
   a) alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
   b) alle Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen.

   In einem Umkreise von 15 Kilometern vom Erscheinungsorte sind die politischen Zeitungen dem Postzwange nicht unterworfen.

   Briefe und Zeitungen, welche vom Auslande eingehen und im Inlande verbleiben, oder durch das Gebiet des deutschen Reiches transitiren sollen, müssen bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung aufgeliefert werden. (Vergl. auch die Zus.Best. zu § 48 A 2 des BR. im Theil I des deutsch. Eisenb.-Güter-Tarifs.)

   Nach oder transito Rumänien sind Sendungen im Gewichte unter 5 kg postzwangspflichtig und deren Annahme daher verboten.

3. die sub A 3 bezeichneten Güter mit Rücksicht darauf, daß sie die Betriebsmittel, das Personal und andere Güter in besondere Gefahr bringen.

   Diese Vorschrift ist indeß keine unbedingte. Gewisse Arten solcher der Selbstentzündung unterworfenen Gegenstände können durch zweckmäßige Verpackung, Verladung 2c. zum Bahntransport geeignet gemacht werden, wie dieses unter B 1 und Anlage D hierzu bezüglich der in letzterer

aufgeführten Gegenstände unter den bezüglichen Cautelen — bedingungsweise — aber auch nur unter diesen, freigelassen ist.

Wie das Wort „insbesondere" andeutet, ist die Aufzählung unter A 3 a—f keine erschöpfende, sondern giebt sie nur als Beispiele selbstentzündlicher Güter die gefährlichsten und wesentlichsten derselben.

Die unter Lit. B 1—4 aufgeführten vier Kategorien werden nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen. Die Bedingungen, unter welchen die Annahme und Beförderung dieser Güter erfolgt, sind für Nr. 1 im Reglement vorgeschrieben, für Nr. 2, 3 und 4 den Eisenb.-Verw. überlassen (s. deutsch. Güter-Tarif).

Die in der Anlage D getroffenen Bestimmungen sind für die Bahnen und Absender bindend derart, daß eine Abweichung im Wege der Vereinbarung unzulässig ist (s. unter C).

Die Aufgabe dieser (unter Lit. B 1—4 bezeichn.) Güter als Bahnhof restante Güter ist nicht zulässig (s. Zus.Best. zu § 46 BR. im Theil I des deutsch. Güter-Tarifs).

Ueber die Verladung von Brettern, Bohlen 2c. (§ 48 B 4) s. Art. 14 des Uebereinkommens bei § 47.

Die unter Lit. C enthaltene Straf- und Haftbestimmung ist eine spezielle Anwendung des in § 50 Nr. 4 des BR. generell ausgesprochenen Prinzips. Die Deklaration allein berechtigt nicht zur Erhebung der Konventionalstrafe; es ist vielmehr die Aufgabe zur Beförderung unter unrichtiger 2c. Deklaration erforderlich. (Siehe dagegen § 50 Nr. 4 des BR.) Dagegen ist diese bloße Thatsache ausreichend, gleichviel ob böse Absicht vorliegt oder nur Irrthum — verschuldeter oder unverschuldeter — (Entsch. des ROHGer. Bd. 18 S. 245), ob ein Schaden wirklich entstanden oder ob der Abschluß des Frachtvertrages erfolgt ist oder nicht (EVZtg. 1876 S. 130). Dasselbe gilt für die Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln (Eger, Bd. 3 S. 194).

Die Konventionalstrafe ist eine civilrechtliche und daher lediglich nach den landesgesetzlichen Normen über Konventionalstrafen zu beurtheilen.

Nach Alin. 1 des Art. 15 des Uebereinkommmens und der Zus.Best. zu § 48 C des BR. im deutsch. Güter-Tarif soll die Konventionalstrafe nach dem Gesammtgewicht des betreffenden Kollo berechnet werden. Vom RGer, II. Civil-Senat — Erk. v. 6. Juli 1883 — ist jedoch die Heranziehung des ganzen Gewichts (also auch des vom Transport nicht ausgeschlossenen Theils) zur Strafe als unzulässig bezeichnet worden, weil die Strafbestimmungen strikte auszulegen seien, auch Alin. 2 der einleitenden Bestimmung zum BR. Zusatzbestimmungen, welche für das Publikum ungünstigere Bedingungen enthalte, nicht gestattet.

Die Konventionalstrafe hat derjenige verwirkt, der den Frachtvertrag abschließt (Spediteur 2c.), also nicht derjenige, für dessen Rechnung das Gut befördert wird. (Erk. des Pr. Ob.Tr. v. 12. April 1870.) — Entdeckt die Aufgabebahn die unrichtige Deklaration, nimmt aber das Gut gleichwohl unbeanstandet zur Beförderung an, so kann auch noch eine nachfolgende Bahn-

verwaltung Anspruch auf Konventionalstrafe gegen den Versender geltend machen; denn vorschriftswidrige Abmachungen, namentlich Uebertretungen bahnpolizeilicher Vorschriften, können von den Beamten weder ausdrücklich noch stillschweigend gebilligt, bezw. anerkannt werden und sind rechtsunverbindlich.

Die Strafe kann bei Sendungen mit *direktem* Frachtbriefe über mehrere Bahnen nur *einmal* erhoben werden. Dieselbe fällt nach Art. 17 des Uebereinkommens der entdeckenden Verwaltung zu und, wenn mehrere hierbei thätig sind, denselben zu gleichen Theilen. Ein Erlaß dieser Strafe ist zulässig. Verstöße gegen die Vorschriften polizeilicher Natur (vergl. §§ 309, 311, 367 Nr. 5 und 6 StGB. und §§ 60 und 62 BPR.) sind den zuständigen Behörden zur strafrechtlichen Verfolgung mitzutheilen. Der Kontravenient haftet außerdem noch der Bahn gegenüber für Schäden an Transportmitteln, Personal oder Gütern Dritter, welche die Bahn zu ersetzen hat. Für den *aus der Uebertretung* an den Gütern des Kontravenienten entstandenen Schaden kommt die Bahn selbstverständlich nicht auf.

§ 49. Abschluß des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels*) erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes. (cfr. § 55 al. 2.) Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten, und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Uebereinkommen.

Art. 16.

Zu § 49 des Betriebs-Reglements.

Sollte die annehmende Verwaltung die Aufdrückung des Expeditionsstempels versäumt haben, und sollten daraus Zweifel über den Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages entstehen, so haftet die annehmende Verwaltung den im Transport folgenden für die daraus erwachsenden Nachtheile.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 391 des HGB. — Der Frachtvertrag wird 1. durch Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und 2. durch Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Der Expeditionsstempel setzt den Zeitpunkt des Vertragsschlusses, den Beginn der

*) *Bei der Aufgabe in Oesterreich-Ungarn* ist der Stempel der Expedition der Absendestation — den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung (§ 55) ausgenommen — ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders oder dessen Bestellten und noch vor Ausfertigung des Aufgabe-Rezepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken. (§ 49 des Vereins-BR.)

Haftpflicht und Lieferfrist fest. (Art. 395 HGB., § 64 Abs. 1 BR. — Entsch. des ROHGer. v. 11. April 1874 Bd. 13 S. 148.)

Die Aufdrückung des Expeditionsstempels soll ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung und Prüfung des im Frachtbriefe deklarirten Gutes erfolgen. Der Absender kann verlangen, daß dies in seiner Gegenwart geschieht (§ 50 Ziff. 2 Alin. 3); auch kann er sich nach § 50 Ziff. 5 ein Duplikat des Frachtbriefes ausstellen lassen.

Durch die Aufdrückung des Expeditionsstempels erhält der Frachtbrief insofern rechtliche Bedeutung, als er vollen, nur durch strikten Gegenbeweis zu entkräftenden Beweis über den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrages (letzteres ausgenommen bei Wagenladungen, welche weder amtlich verwogen, noch gezählt wurden — § 50 Ziff. 2) macht. (Entsch. des ROHGer. Bd. 9 S. 439.)

Vor Allem beweist also der Expeditionsstempel das Datum der Aufgabe. Das Datum des Frachtbriefes selbst ist weder für die Zeit der Auflieferung, noch des Vertragsabschlusses maßgebend. (Entsch. des ROHGer. Bd. 13 S. 153.)

In wie weit ein nicht abgestempelter Frachtbrief gegen die Eisenbahn beweist, ist nach allgemeinen prozessualen Grundsätzen zu bemessen (Ruckdeschel, S. 51).

Einseitige Veränderungen des abgestempelten Frachtbriefes von Seiten der Eisenbahn zur Beschränkung ihrer Haftpflicht haben keine Wirksamkeit. (Entsch. des ROHGer. Bd. 11 S. 209.)

Die Beidrückung des Stempels der Abgangsstation hat die Vermuthung für sich, daß sie 1. von den dazu befugten Eisenbahnbeamten, 2. erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe deklarirten Gutes erfolgte. Beides braucht also der Eisenbahn gegenüber nicht erst erwiesen zu werden. (Erk. des ROHGer. v. 30. April 1873, Bd. 9 S. 439.)

Befindet sich das Gut vor dem Abschlusse des Frachtvertrages aus einem andern Grunde, als zum Abschluß desselben im Gewahrsam der Eisenbahn (vergl. z. B. § 55 und § 60 Ziff. 2 BR.), so haftet sie für die Zeit bis zum Abschlusse nicht nach Art. 395 HGB. bezw. § 64 Abs. 1 des BR., sondern nach den civilrechtlichen Normen des Aufbewahrungsvertrags, d. h. nur für Arglist und grobes Verschulden (§ 64 Abs. 2, EBZtg. 1875 Nr. 93, 1877 Nr. 36).

Wenn die Eisenbahn-Verwaltung die Zollabfertigung vor dem Transport übernimmt und besorgt, so ist der Frachtvertrag nach vollständiger Auflieferung des Gutes gleichfalls durch unverzügliche Abstemplung abzuschließen. Eine Weigerung würde ungerechtfertigt sein, weil während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung die Lieferfrist nach § 57 BR. unterbrochen wird. (Vergl. Erl. des Pr. HMin. v. 13. Febr. 1878.)

§ 50. Frachtbriefe.

Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1. Für die laut § 48 Lit. B. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuer-Kontrolle stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

   Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

   Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2. Der nach § 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder der Menge des Guts in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel, von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhof vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

   Hat eine bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weise, als durch Berufung auf den Frachtbrief erbracht werden.

   Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expetition der Absendestation (§ 49), welcher für das Datum der Aufgabe des Guts allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

   Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere

Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

3. In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

   Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

   Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben.

   Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet. *)

4. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

   Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verifiziren zu lassen.

   Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte,

*) In dem Vereins-Betriebs-Reglement hat der Absatz 3 der Ziffer 3 folgende Fassung: „Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben, und muß dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint."

eine Konventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" nicht genügt, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird.

   Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahn-Stationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§ 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

   Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahn-Verwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung Seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zweck vorgelegt werden.

   Es ist gestattet, auf der Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güter-Expeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als gültig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dies Reglement für statthaft erklärt worden sind.

Uebereinkommen.

Art. 17.

Zu § 50 des Betriebs-Reglements.

1. Die Verwaltungen verpflichten sich, ihre Stationen mit Anweisung dahin zu versehen, Frachtbriefe, welche entweder an mehrere selbstständige Empfänger (Person, Firma 2c.) gerichtet sind, oder welche Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder das Betriebs-Reglement für statthaft erklärt worden sind, zurückzuweisen. Es ist jedoch den Versendern gestattet, auf der Rückseite jener Frachtbrief-Hälfte, auf deren korrespondirender Vorderseite sich nicht die Gebühren-Note befindet, folgende Vermerke anzubringen:

„„Von Sendung des N. N.““,

„„Zur Weiterbeförderung an N. N.““ oder „„zur Verfügung des N. N.““,

„„Unter Assekuranz von N. N.““,

und zwar in allen diesen Fällen mit dem Zusatze:

„„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn““.*)

Die Verwaltungen verpflichten sich ferner, durch Aufdrückung des Wiegestempels auf den Frachtbrief zu konstatiren, daß die im § 52 des Betriebs-Reglements vorgeschriebene Verwiegung der Kollogüter auf der Versandstation erfolgt ist. Hat die Absendestation die Aufdrückung des Wiegestempels versäumt, so ist sie für jedes an den Frachtgütern auf einer folgenden Bahn wahrgenommene, der Vertretung gegen Absender und Empfänger unterworfene Gewichtsmanko allein verantwortlich. In diesem Falle finden die Bestimmungen in Art. 29 Nr. 5, Absatz 2 und Nr. 6 keine Anwendung.

2. Die Konventionalstrafe bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts — ohne gleichzeitige Ueberlastung des Wagens (vergl. Bestimmung unter 2 im Art. 19) — beträgt, abgesehen von der im § 34 Abs. 5 und § 48 unter C des Betriebs-Reglements bereits ziffermäßig festgestellten Konventionalstrafe, und sofern durch solche unrichtige Angabe eine Frachtverkürzung herbeigeführt wird, das Doppelte der vorenthaltenen Fracht für die ganze Frachtbriefstrecke. Im Falle eine Verwaltung von der ihr nach § 50 Nr. 4 des Betriebs-Reglements zustehenden Befugniß zur Erhebung dieser Konventionalstrafe Gebrauch macht, fällt die letztere der entdeckenden Verwaltung zu. Sind zwei verschiedene Verwaltungen bei der Entdeckung thätig, so wird die Konventionalstrafe auf beide Verwaltungen zu gleichen Theilen vertheilt.

3. Ist für einen Transport in Außerachtlassung des § 50 Ziffer 3, Absatz 3 des Betriebs-Reglements eine Abfertigung gewählt worden, welche

*) Die Aufdrückung des Spediteur-Stempels auf den Frachtbrief (sei es die Vorder- oder die Rückseite des letzteren) ist unzulässig. Hierdurch wird jedoch der Fall nicht getroffen, wenn der Spediteur zugleich als Prima-Versender auftritt und — was im Betriebs-Reglement zugelassen — seinen Stempel an die Stelle der Unterschrift setzt.

den Interessen des Versenders zuwiderläuft, und ist deshalb eine nach Ansicht der betheiligten Verwaltungen zurückzuerstattende Mehrfracht erwachsen, so wird — soweit nicht eine Verschleppung im Sinne des Verschleppungs-Uebereinkommens (Anhang IV) vorliegt und nach Maaßgabe des letzteren zu reguliren ist — diese Mehrfracht von den transportausführenden Verwaltungen ab derjenigen Station, welche die unrichtige Abfertigung vorgenommen hat, bis zur Bestimmungsstation pro rata der Frachtantheile getragen.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 392 HGB., § 47 Alin. 3, § 56 Alin. 4 und 5, § 51 Alin. 4 BR. — § 50 enthält Vorschriften über Form (Nr. 3, 6, 7), Inhalt (Nr. 1, 3, 4, 9), Beweiskraft (Nr. 2, 8) des Eisenbahnfrachtbriefes, sowie über das Verfahren bei der Frachtbriefausstellung und über Frachtbriefduplikate (Nr. 5).

Nach

Alinea 1

muß jeder bei einer Eisenbahn aufgegebenen Sendung ein Frachtbrief nach einheitlichem Formular beigegeben werden, welcher gedruckt und von der Eisenbahn-Verwaltung, bei deren Expeditionen er Verwendung finden soll, gestempelt sein muß, damit die Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular festgestellt wird. (Vergl. Nr. 7 Alin. 1 und 2.) Die Eisenbahn wird und kann auf Grund des BR. die Beförderung von Gütern ohne vorgeschriebenen, z. B. unabgestempelten Frachtbrief verweigern (Nr. 2 Alin. 4). Reglementarisch unzulässige Frachtbriefformulare sind von den Güterexpeditionen zurückzuweisen (Pr. Min.Erl. v. 11. Jan. 1876). Das seit 1. Januar 1879 in Geltung befindliche Formular (Nr. 7) verweist im Eingang auf die in den BR. und Tarifen der betr. Bahnen bezw. Verkehren, welche für die jeweilige Sendung zur Anwendung kommen, enthaltenen Bestimmungen, wodurch allen Differenzen darüber vorgebeugt ist, auf Grundlage welcher Reglements der Frachtvertrag abgeschlossen wurde.

Die im Gebiete des Deutschen Reichs inzwischen erlassenen Ausführungsvorschriften sind bei Nr. 7 zum Abdruck gekommen. Eine gleiche Verordnung hat das Oesterr. und Ungar. Ministerium für den internen österr.-ungar. Verkehr erlassen. (VBtg. 1879 S. 458.)

Zu Nr. 1.

Nach Alinea 1 und 2 sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe für die daselbst genannten vier Arten von Gütern (§ 48 B BR., Art. 424 Nr. 3 HGB., § 67 Nr. 4 BR., Art. 393 HGB., § 51 BR.) zu verlangen, weil diese Güter theils nach gesetzlicher Vorschrift, theils durch ihre Beschaffenheit und Verladungsweise besondere Expeditionsmanipulationen erfordern. Diese Bestimmung ist obligatorisch.

Die Vorschrift in Alin. 3 ist fakultativ. Sie findet ihre Begründung darin, daß es für die Aufrechterhaltung eines geregelten Verkehrs und zur Vermeidung von Verschleppungen nothwendig ist, das Gut nicht von dem Frachtbriefe zu trennen.

Zu Nr. 2.

Die Bestimmungen des Alinea 1 und 2 beziehen sich nur auf Wagenladungsgüter, da nach den bestehenden Vorschriften bei Stückgütern eine Selbst-Ver- bezw. Abladung nicht gestattet ist (§ 52 Alin. 3 BR.). Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender (Art. 391 Abs. 1 HGB.). Da der Frachtbrief eine Beweisurkunde ist, so soll er nach einer Verfügung des Reichs-Eis.Amts v. 3. April 1876 (Pr. Min.Erl. v. 8. Mai 1876) zu andern, als den reglementarisch zulässigen Aufzeichnungen nicht benutzt werden (z. B. zur Ausrechnung von Frachtbeträgen), da seine Beweisfähigkeit hierdurch beeinträchtigt wird (Eger, Bd. 1 S. 98).

Beim ungestempelten Frachtbriefe fehlt das in der Stempelung liegende Anerkenntniß der Richtigkeit der Frachtbriefangaben; dieselbe muß daher der Absender im Streitfalle auf andere Weise (durch Zeugen, Eid 2c.) darthun. Die einseitige Angabe des Gewichts oder der Menge macht da, wo der Absender das Gut selbst, ohne Betheiligung der Eisenbahn, verladet bezw. der Empfänger selbst ablabet, keinen Beweis gegen die Eisenbahn (424 Nr. 3 HGB. resp. § 67 Nr. 4 BR.). Welche Güter von dem Absender zu verladen sind, ist aus den Tarif-Vorschriften zu entnehmen; siehe auch § 48 B des BR. Das bei der Selbstverladung ausgeschlossene Anerkenntniß der Eisenbahn über Gewicht oder Menge des Guts wird aber dadurch geschaffen, wenn 1) unter Zuziehung der Organe der Eisenbahn oder durch dieselben bei oder nach der Verladung eine Ermittelung der Menge nach Stückzahl oder eine Verwiegung besonders stattgefunden hat und 2. die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes von der Absendestation bescheinigt ist. Eines dieser Erfordernisse allein genügt nicht. Die Bescheinigung wird durch Aufdrückung des Wiegestempels ertheilt.

Zu beachten ist, daß, wo nur die Stückzahl, nicht aber das Gewicht, oder umgekehrt nur das Gewicht, nicht aber die Stückzahl festgestellt ist, die Eisenbahn-Verwaltung nur das thatsächlich Festgestellte zu vertreten hat.

Einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es nach der Erläuterung zu § 50 des BR. im Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs gleich zu achten, wenn der Versender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

Ueber die Verpflichtung zur Verwiegung von Stückgut und Wagenladungen nach ihrer Ankunft auf der Bestimmungsstation s. § 59 Abs. 11 und 12 BR. — In Preußen ist die Festsetzung der Gebühren dem Handelsministerium vorbehalten (Erl. v. 13. Nov. 1874).

Wenn die Ver- oder Entladung der reglementsmäßig vom Versender oder Empfänger zu ver- oder entladenden Güter durch Arbeiter der Eisenbahn gegen Erhebung besonderer Gebühren erfolgt, wird die Haftpflicht für Gewicht und Stückzahl dieser Güter Seitens der preuß. Staatsbahnen übernommen (Pr. Min.Erl. v. 30. April 1881). Alin. 3 des Abschn. II der Allgem. Tarif-Vorschriften schließt die im § 63 BR. ausgesprochene Haftpflicht der Eisenbahn in solchen Fällen aus.

Aeltere Frachtbriefe, sogen. Ursprungsfrachtbriefe (welche das Gut vor

der Uebergabe an die Bahn bei dem etwa vorangegangenen Landfuhrwerk ꝛc. begleitet haben) dürfen nicht als Beilagen des Eisenbahnfrachtbriefes, d. h. weder anstatt noch neben demselben angenommen werden. (Vergl. Entsch. des ROHGer. Bd. 7 S. 219.)

Zu Nr. 3.

Vergl. Art. 392 HGB., Nr. 7 dieses Paragraphen u. Alin. 3 d. § 47. — Die Ausstellung des Frachtbriefes kann auch gegen Entrichtung einer tarifmäßigen Gebühr von der Annahmeexpedition bewirkt werden. Jedoch ist selbstverständlich auch in diesem Falle die Unterschrift vom Versender zu leisten. Der expedirende Beamte kann dies nicht für ihn übernehmen, da er bei Abschluß des Vertrages nicht beide Theile gültig vertreten darf. (Eger, Bd. 1 S. 97.) Schreibensunkundige machen statt der Namensunterschrift ihre Handzeichen, welche von dem ausstellenden Beamten unter bestimmter Bezeichnung des Versenders und unter Beifügung seines Amtscharakters zu bescheinigen sind. Bei Frachtbriefunterschrift des Versenders ist das Unterwerfen desselben unter die bestehenden Reglements und Tarife zweifellos, also auch die Ungültigkeit jeder andern Privatabrede. (Entsch. des ROHGer. Bd. 9 S. 71.) Art. 392 Nr. 3 HGB. spricht nur vom „Namen" nicht von der „Unterschrift" des Absenders, während das BR. entweder „die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte bezw. gestempelte Zeichnung seines Namens" verlangt. Eine von dritter Hand geschriebene oder lithographirte ꝛc. Namenszeichnung ist reglementarisch unbedingt ausgeschlossen. — Der Empfänger muß ebenso wie der Absender eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person sein. Es gelten als solche auch Handlungsfirmen, Staats- nnd Kommunalbehörden ꝛc. Die Adressirung an die Güterexpedition der Bestimmungsstation ist unstatthaft, denn diese ist nicht Spediteur des Absenders (Verf. des Reichs-Eis.Amts v. 30. Juni 1875). Dagegen ist die Aufgabe an die eigene Adresse des Absenders zulässig.

Frachtbriefe, welche an mehrere selbstständige Empfänger gerichtet sind, sind zurückzuweisen. — Die Adressirung an mehrere Bestimmungsstationen ist unstatthaft.

Die Fassung der Alin. 3 und 4 der Nr. 3 entspricht dem Beschlusse des Bundesraths v. 12. März 1885. Die frühere Bestimmung (Alin. 3 der Nr. 3), wonach der Versender gewissermaßen verpflichtet war, den Transportweg im Frachtbriefe bestimmt anzugeben, ist durch obigen Beschluß in das gerade Gegentheil umgeändert worden. Nach der jetzigen Bestimmung ist der Absender nur noch bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, die billigste und günstigste Route zu wählen.

Während auf der einen Seite im Interesse einer sparsameren Betriebsleitung die Befugnisse des Publikums eingeschränkt wurden, gewährt die Eisenbahn andererseits durch die Zusicherung der billigsten und günstigsten Transportroute eine weitgehende Gegenleistung.

Daß der Versender gegebenen Falls auch einen Weg vorschreiben darf, wenn es einen solchen giebt, auf welchem im Gegensatze zur kürzeren Route keine Zollgrenze berührt wird, dürfte aus dem ersten Absatz der neuen Bestimmung wohl mit Recht zu folgern sein. (Vergl. VZtg. 1885 S. 953.)

Zu Nr. 4.

Der Absender bürgt allein für die Richtigkeit seiner Angaben und trägt alle Folgen unrichtiger Angaben, gleichviel also ob er selbst oder Andere dadurch Schaden erlitten haben.

Ebenso kann er aus Fehldirigirungen, Verspätungen, Verwechselungen, Ablieferungen 2c. keinen Ersatz-Anspruch herleiten, muß vielmehr noch der Bahn für allen ihr oder anderen entstehenden Schaden haften, wenn diese Schäden durch unrichtige, ungenaue oder undeutliche Angaben im Frachtbriefe, mangelhafte Adresse 2c., entstanden sind.

Unter „Absender" oder „Versender" ist stets derjenige zu verstehen, der in eigenen Namen mit dem Frachtführer den Vertrag abschließt. — Eigenmächtige Abänderungen der Frachtbriefangaben Seitens der Bahnbediensteten ist unstatthaft, ebenso die Annahme korrigirter Frachtbriefe vom Publikum, es sei denn, daß die Korrektur vom Absender anerkannt ist. (Verf. v. Reichs-Eis.Amt v. 15. Jan. 1878.)

Die Prüfung erstreckt sich in der Regel nur auf Gewicht und Beschaffenheit des Gutes. Eine Prüfung des Inhalts bei verpackten Gütern wird nur bei vorliegendem Verdachte unrichtiger Angaben vorgenommen. Die Eisenbahnexpedition ist berechtigt, den angeblichen Inhalt durch Oeffnen der Kolli prüfen zu lassen, sie ist aber dazu nicht verpflichtet, weil ihr der Absender hierfür bürgt. (Entsch. des ROHGer. Bd. 23 S. 307.) Wenn die Prüfung nicht in Gegenwart des Versenders, Empfängers oder deren Bevollmächtigten (Fuhrmann, Kommis) erfolgen kann, so sind „nöthigenfalls" „zwei Zeugen" zuzuziehen (vergl. Art. 407 HGB., § 64 Alin. 9 BR.).

Bei Entdeckung unrichtiger Angaben des Gewichts oder des Inhalts (nur in diesen beiden Beziehungen ist eine Uebervortheilung bezw. Schädigung der Bahn möglich) findet die Nachforderung der Fracht und die Erhebung der Konventionalstrafe statt.

Irrthum des Kontravenienten schließt die Strafbarkeit nicht aus. Die bloße Thatsache der Unrichtigkeit berechtigt zur Erhebung der verkürzten Fracht und der Konventionalstrafe. Bei Sendungen mit direktem Frachtbriefe über mehrere Bahnen kann die Strafe nur einmal erhoben werden. (Ueber die Höhe der zu erhebenden Strafe vergl. vorsteh. Art. 17 Nr. 2 des Uebereink.)

Die Konventionalstrafe bei Ueberlastung des Wagens s. § 52 BR. Die Erhebung ist nur fakultativ, nicht obligatorisch. Für die Konventionalstrafe, die ein civilrechtlicher Anspruch ist, haftet das Gut als Pfand (s. Reichs-Konk.-Ordn., Art. 409, 412 HGB. und §§ 60 und 61 BR.).

Die Konventionalstrafe kann auch von dem Empfänger eingezogen werden, aber nur dann, wenn derselbe das Gut und Frachtbrief angenommen hat. Neben der reglementmäßigen Konventionalstrafe kann auch kriminelle

Bestrafung eintreten, wenn in der unrichtigen Deklaration zugleich der Thatbestand des Betrugs bezw. versuchten Betrugs zu finden ist. (Vergl. Erk. des App.Ger. Naumburg v. 19. Sept. 1867 und des Pr. Ob.Tr. v. 12. Juni 1877 — Eger, Bd. 1 S. 109.)

Zu Nr. 5.

Den Eisenbahnen ist die Ausstellung von „Aufnahmsscheinen" fakultativ anheimgestellt. Die Duplikatfrachtbriefe gewähren event. den gleichen Schutz, wie die sogen. Aufnahmsscheine. Original und Duplikat müssen aber gleichlautend sein. Aufnahmeschein und Duplikat kann der Versender nicht verlangen. Diese Bescheinigungen sind lediglich als Beweis- und Legitimationspapiere über die erfolgte Uebergabe des Guts anzusehen, haben sonst aber keine Wirkung, weder die des Begleitfrachtbriefes, noch die eines Ladescheins. Letzterer ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Auslieferung des Gutes an denjenigen verpflichtet, welcher sich durch den Ladeschein legitimirt (Art. 413 HGB.).

Im Falle des Verlustes des Duplikats muß die Aufgabestation die Zustimmung des Adressaten zu Dispositionen einholen. Triplikate dürfen nicht ausgestellt werden.

Zu Nr. 6.

Die Vorschrift in Nr. 6 gehört eigentlich zu Nr. 3 Alin. 2 des § 50 bezw. zu Art. 392 Nr. 5 HGB. Sie ist in Rücksicht auf Art. 430 HGB. bezw. §§ 61 Abs. 2 und 65 BR. für die Verbindlichkeit der Eisenbahn als Frachtführer von Wichtigkeit.

Unter „Eisenbahnstationen" sind auch Haltestellen zu verstehen, welche für den Güter-Verkehr eingerichtet sind und nach den bestehenden Tarif-Vorschriften als Bestimmungsort bezeichnet werden können. (Eger, Bd. 1 S. 113.)

Zu Nr. 7.

Vom 1. Januar 1879 ab ist durch Bekanntmachung des Deutschen Reichskanzlers vom 30. April 1878 (Centr.Bl. für das Deutsche Reich S. 110) ein neues Eisenbahnfrachtbriefformular (s. Anl. B und C) und in gleicher Weise im Verordnungswege für Oesterreich-Ungarn eingeführt, sowie auch in Folge einstimmig acceptirten Vorschlags der geschäftsführenden Direktion für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Kraft gesetzt.

Durch obige Bekanntmachung des Reichskanzlers ist zugleich der Absatz 3 der Ziffer 7 dahin abgeändert worden, daß für „Adreßseite" = „Rückseite" und für „nothwendigen" = „bestimmten" vorgeschrieben wurde.

Als Format ist eine Breite von 37 cm und eine Höhe von 29 cm für ausreichend erachtet worden.

Die Einführung dieses neuen Formulars ist aus dringenden Verkehrsinteressen von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angeregt und vom Reichs-Eisenbahn-Amte nach vorgängiger Verständigung mit der Oesterr.-Ungar. Regierung dem Bundesrathe mit einigen Modifikationen zur Annahme empfohlen worden. Die wesentlichste Aenderung besteht in der Wahl eines

einseitigen statt des bisherigen zweiseitigen (bezw. dreiseitigen) Formulars. (Eger, Bd. 1 S. 114.)

Nach einer Verf. des Reichs-Eis.Amtes v. 7. Juni 1879 (EVBl. 1879 S. 110) soll zur Herstellung der Frachtbriefformulare durchweg haltbares Schreibpapier von weißer — bezw. für Eilfrachtbriefe dunkelrosa — Farbe verwendet werden.

Auf Grund der vom Bundesrath durch Beschluß vom 27. Juni 1879 dem Reichs-Eisenbahn-Amte ertheilten Ermächtigung, sind von demselben unterm 14. Juli desselben Jahres die nachstehenden Ausführungsvorschriften zu Nr. 7 erlassen:

1. Sofern sich der auf dem Frachtbriefformulare für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum wegen der Anzahl der zu derselben Sendung gehörigen und einzelnen zu verzeichnenden Güter als unzureichend erweist, hat die Spezifikation auf dem für die Firma des Ausstellers vorbehaltenen Theile der Rückseite des Frachtbriefes zu erfolgen.

   Dies geschieht nach Maßgabe der betreffenden Kolonnen des Frachtbriefes, jedoch ohne Vordruck derselben.

2. Reicht hierzu im einzelnen Falle auch der bezeichnete Raum der Rückseite des Frachtbriefes nicht aus, so sind dem letzteren besondere, die Spezifikation enthaltende und von dem Absender zu unterzeichnende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuheften, und ist auf diese Spezifikation im Frachtbriefe besonders hinzuweisen.

3) In beiden Fällen sind in den vorgedruckten Kolonnen des Frachtbriefes wenigstens die summarischen Gewichte der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung maßgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, somit event. unter Scheidung derselben nach den einzelnen Tarifklassen, anzugeben.

4) Den unter Nr. 2 erwähnten Blättern ist ebenso wie dem Frachtbriefe selbst der Expeditionsstempel der Abgangsstation aufzudrücken.

Besondere Frachtbriefformulare bestehen für den Verkehr nach Italien, Frankreich, Belgien, England, Dänemark, Rußland, Polen. —

Die Anfertigung oder Veräußerung von Frachtbriefformularen der Staats- oder Privat-Eisenbahnen des Deutschen Reiches mit den dazu gehörigen Stempelabdrücken ohne Auftrag der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung ist nach einem Erkenntniß des Pr. Ob.Tr. v. 15. Okt. 1878 als Uebertretung aus § 360 Nr. 4 resp. 5 des StGB. zu bestrafen. (EVZtg. 1878 S. 1155, Pr. E.V.Bl. 1878 Nr. 22.)

Zu Nr. 8.

Diese Vorschrift ist als Erleichterung für den Verkehr erlassen worden.

Nach dem Pr. Min.Erl. v. 25. Juli 1879 sind die von einer Staats-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen Staatsbahn-Verwaltungen anzuerkennen.

Zu Nr. 9.

Diese Vorschrift ist zum Schutze des Publikums gegen Reverse erlassen worden.

Von den Eisenbahn-Verwaltungen sollen andere Frachtverträge als auf Grund des formularmäßigen Frachtbriefs nicht abgeschlossen werden. Auch dürfen andere Erklärungen (Reverse) als solche, welche das HGB. oder dieses Reglement zuläßt, von den Versendern neben dem Frachtbriefe nicht gefordert werden. Freiwillig vom Absender abgegebene Erklärungen sind zwar gültig, im direkten Verkehr ist aber jede folgende Bahn berechtigt, die Annahme solcher Beilagen zu verweigern (Nr. 2 Alin. 4). Ferner darf in den Frachtbrief nur eine solche Erklärung oder Vereinbarung Aufnahme finden, welche dieses Reglement oder das HGB. ausdrücklich für statthaft erklärt. (Vergl. auch vorsteh. Art. 17 Nr. 1 des Uebereink.)

Die Berufung der Bahn auf Spezial-Bestimmungen oder Verbands-Reglements ist ohne rechtliche Wirkung.

Zulässige Vermerke können nicht allein in den Frachtbrief eingeschrieben, sondern auch eingedruckt werden.

Das HGB. gestattet neben dem Frachtbriefe (Art. 391 Abs. 2, Art. 392 HGB.) nur noch die Begleitpapiere für die zoll- oder steueramtliche Behandlung (Art. 393 1 c.). Die den Eisenbahnen in den Art. 423—430 HGB. gestatteten Vereinbarungen sind bereits im BR. (§§ 62, 65, 67, 68, 70) aufgenommen. Das BR. gestattet neben den Zolldokumenten (§ 51) nur noch das Anerkenntniß in § 47 (Anl. A) und das Einverständniß in § 55 Abs. 2.

Das von den Deutschen Bahn-Verwaltungen in Art. 27 des Uebereinkommens geforderte Anerkenntniß bei Dispositionen über Wagenladungsgüter (§ 59 Abs. 1) hat nach Art. 423 HGB. keine rechtliche Wirkung.

Reverse im Frachtbriefe sind, selbst bei freiwilliger Vereinbarung, ungültig.

Die Vorschriften in Nr. 9 haben sowohl gegen die Bahnen, als gegen den Absender Geltung.

§ 51. Zoll- und Steuervorschriften.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche

Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet die Vermittelung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Fall gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zoll-Deklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe anzufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

Uebereinkommen.

Art. 18.

Zu § 51 des Betriebs-Reglements.

Die Verwaltung der Aufgabestation wird darauf halten, daß die Legitimationspapiere der Sendung in Ordnung sind. Die Verwaltungen werden sich die für ihren Bereich bestehenden Zoll- und Steuervorschriften gegenseitig mittheilen.

Wenn eine der Verwaltungen wegen Nichtbefolgung der Zoll- und Steuervorschriften bei einer Sendung in Anspruch genommen wird, so hält sich dieselbe zunächst an die Verwaltung, bei welcher das Versehen vorgekommen ist, und diese regressirt sich an den Absender.

Bei dem mehrere Bahnen berührenden Güterverkehre soll von der das Gut übernehmenden Verwaltung mit der Uebernahme desselben auch die aus dem steueramtlichen Begleitscheine und Begleitzettel hervorgehende Verpflichtung mit übernommen werden, und zwar unter gänzlicher Befreiung

der überliefernden Verwaltung, soweit dieser letzteren selbst nicht ein vertretbares Versehen zur Last fällt.

Ueber die Theilnahme an der aus der Extrahirung von Begleitscheinen hervorgehenden Verpflichtung bleibt besondere Verabredung zwischen den Nachbarbahnen vorbehalten.

Die Kosten der Umladung von Zollverschlußwagen (Diäten und Reisekosten von Zollbeamten, Arbeitslöhne 2c.) werden von derjenigen Verwaltung getragen, in deren Bereiche die Umladung erfolgt.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 393 HGB. — Die für den Eisenbahn-Verkehr Deutschlands in Betracht kommenden Zoll- und Steuer-Vorschriften enthalten:

a) das Vereins-Zollgesetz v. 1. Juli 1869 (§§ 59—73, 95, 96, 131, 133, 136, 143, 153);
b) das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effekten-Transports auf den Eisenbahnen v. 1. Febr. 1870;
c) das Begleitschein-Regulativ v. 1. Febr. 1870 nebst Ergänzungs-Bestimmungen;
d) das Niederlage-Regulativ v. 1. Febr. 1870;
e) das Zolltarif-Gesetz v. $\frac{15.\ \text{Juli } 1879}{22.\ \text{Mai } 1885}$ mit den von den einzelnen Verwaltungen hierzu erlassenen Erläuterungs-Bestimmungen.
f) das Gesetz v. 18. April 1886, betr. einen Zusatz zu § 5 des Zolltarif-Ges. v. $\frac{15.\ \text{Juli } 1879.}{22.\ \text{Mai } 1885.}$

Hinsichtlich der Anmeldescheine bei Gütern, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden und der Anmeldepflicht unterliegen, wird auf das Gesetz v. 20. Juli 1879, betr. die Statistik des Waaren-Verkehrs, sowie auf die von den Verwaltungen hierzu erlassene Instruktion verwiesen.

Wegen Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts der in Wagenladungen eingehenden Massengüter vergl. den Erlaß des Reichs-Eisenbahn-Amts v. 21. März 1884 (EVBl. S. 226).

In Betreff der Behandlung unter Zoll- und Steuer-Kontrolle stehender Sendungen, welche laut Steuer-Begleitschein I auf einem über die Bestimmungsstation des Frachtbriefes hinaus belegenen Zollamte zur Abfertigung kommen sollen, vergl. Pr. Min.Erl. v. 29. April 1884 (EVBl. S. 232, 233).

Ein Oeffnung der unter Zoll- oder Steuer-Kontrolle laufenden Ladungen darf bahnseitig nicht stattfinden. Ausgenommen sind solche Fälle, in denen zur Rettung des Gutes oder der Fahrzeuge die Oeffnung bedingt ist. (Siehe § 60 der preuß. konformen Exped. Vorschr.)

Die Eisenbahn kann die Annahme von Frachtgütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger eine zoll- oder steueramtliche Behandlung erfahren sollen, zurückweisen, wenn der Frachtbrief ohne die erforderlichen Zolldokumente übergeben wird. Ebenso kann die Eisenbahn die Uebernahme der Frachtgüter,

die sich nicht in dem Zustande befinden, in welchem sie nach den Begleitpapieren sein sollen, verweigern.

Zoll- und Steuermanipulationen, welche *vor* der Uebergabe des Gutes an die Eisenbahn oder *nach* Ablieferung des Gutes an den Empfänger nothwendig sind, berühren die Eisenbahnen nicht.

Weder die Annahmebahn, noch deren Transportnachfolger kann dafür verantwortlich gemacht werden, daß die Zollpapiere fehlen oder unrichtig und unvollständig sind. Die Eisenbahn hat wohl das Recht, nicht aber die Pflicht, die Begleitpapiere zu prüfen.

Der Absender ist für alle Strafen und Schäden haftbar, welche die Eisenbahn wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der zur Zollabfertigung erforderlichen Papiere treffen.

Liegt jedoch ein Verschulden der Eisenbahn vor (Verlust der Papiere 2c.), so hat sie keinen Rückgriff bezl. der Strafe, trägt vielmehr noch den, den Absender hierdurch erwachsenen Schaden; der tarifmäßige Zoll muß dagegen vom Empfänger gezahlt werden.

Der Absender kann sich von der Haftpflicht nicht befreien, wenn Dritte (seine Leute 2c.) an der Unrichtigkeit der Zollpapiere Schuld tragen.

Uebernimmt die Eisenbahn freiwillig die zoll- oder steueramtliche Abfertigung der Güter, so fungirt sie eigentlich nur als Spediteur und würde die Haftung eines solchen haben, da die zoll- und steueramtliche Abfertigung 2c. nicht zum Frachtgeschäft gehört, sondern ein *selbstständiges Nebengeschäft* ist (Erk. des ROHGer. v. 28. Sept. 1878, EVBl. 1879 S. 47).

Aber auch von dieser Haftung ist die Eisenbahn durch die Bestimmung in Alin. 2 befreit, wenn nicht eigenes Verschulden derselben (unterlassene Vorführung der Waare 2c.) vorliegt.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Antrage des Absenders auf zoll- oder steueramtliche Abfertigung des ihr zum Transport übergebenen Gutes nachzukommen, weil sie nach Art. 422 des HGB. nur zur Eingehung eines *Frachtvertrages* verpflichtet ist. Die zollamtliche Vermittelung kann die Eisenbahn einem Spediteur übertragen; das Gut muß aber der Steuerbehörde von der Eisenbahn vorgeführt werden. — Die Lieferfrist ruht während dieser Zeit (§ 57).

Unkenntniß der Zollgesetze und Regulative, Irrthum eines Kontravenienten über Sinn und Tragweite einer zollfiskalischen Strafbestimmung, ebenso der Mangel der Absicht, ihr zuwiderzuhandeln, schließen die Strafbarkeit nicht aus (Erk. des ROHGer. Bd. 18 S. 245).

In Betreff der *Feststellung des Thatbestandes* von Zollvergehen und ihrer *Bestrafung* geht das Vereinszollgesetz im Allgemeinen von dem Prinzipe aus (§ 137), daß das Dasein der in Rede stehenden Vergehen und die Anwendung der Strafe derselben lediglich durch die im Gesetze bezeichneten *Thatsachen* begründet werde. Könne jedoch der Angeschuldigte nachweisen, daß er eine Kontrebande oder Defraudation nicht habe verüben *können* oder eine solche *nicht beabsichtigt* gewesen sei, so finde nur eine Ordnungsstrafe

(§ 152) statt (vergl. Erk. des Pr. Ob.Tr. v. 1. Dez. 1864 und v. 13. Sept. 1866).

Hinsichtlich der subsidiären Haftpflicht hat das ROHGer. unterm 5. Febr. 1875 (Bd. 16 S. 30) den wichtigen Grundsatz angenommen: „Die subsidiäre Haftpflicht, welche das Vereinszollgesetz v. 1. Juli 1869 den Dienstherren, Eisenbahn-Verwaltungen 2c. auferlegt, erstreckt sich nicht auch auf die an Stelle der Konfiskation tretenden Geldverurtheilungen" (Eger, Bd. 1 S. 135).

§ 52. Berechnung der Frachtgelder.

Solange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transports bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütigungen hierfür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm,*) bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen nach Tragkraft der Wagen oder nach Raum-Inhalt oder Raum-Maß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Bei Kollogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Kollogütern mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm steigend so berechnet, daß jede angefangenen resp. 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen

*) Für Ungarn: „Die Fracht wird nach Zollgewicht (der Centner zu 100 Pfund gleich 50 Kilogramm berechnet)" u. s. w. — Die Reduktion der nachfolgenden Gewichtszahlen ergiebt sich daraus von selbst.

einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichts gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter eine anderweite Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarif bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dies Wägegeld kann, jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgut, auch dann erhoben werden, wenn ausnahmsweise der Versender das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überläßt.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 0,10 Mark abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pfennigen gar nicht, von 5 Pf. ab aber für 0,10 Mark gerechnet werden.*)

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben.

Uebereinkommen.

Art. 19.

Zu § 52 des Betriebs-Reglements.

1. Normale Gewichtssätze, wenn sie auf einzelnen Bahnen noch zur Anwendung kommen, sollen von allen durch eine Sendung berührten Bahnen so angenommen werden, wie sie auf der Abgangsstation ermittelt sind.

2. Wenn an den Wagen neben der Tragfähigkeit ein höchstes Ladegewicht angeschrieben ist, so darf dieses in keinem Falle überschritten werden. Bei der Bemessung des zulässigen Maaßes der Belastung innerhalb der Grenzen der Tragfähigkeit bezw. des höchsten Ladegewichts ist auf die Möglichkeit Rücksicht zu nehmen, daß in Folge von Witterungs-Einflüssen während des Transportes die Belastung über die Grenze der um 5 Prozent erhöhten Tragfähigkeit bezw. des höchsten Ladegewichts hinausgeht.

Für Uebergewicht bis zur Höhe von 5 Prozent der angeschriebenen Tragfähigkeit, bezw. bis zur Höhe der angeschriebenen größten Ladefähigkeit ist

*) Im Reglement vom 10. Juni 1874 für Oesterreich-Ungarn lautet Abs. 7: „Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Kreuzern abgerundet, so daß Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden."

nur Mehrfracht und keine Konventionalstrafe zu berechnen. Bei größerem Uebergewicht muß der vierfache Betrag der von dem Uebergewicht zu berechnenden Fracht für die im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke als Konventionalstrafe erhoben werden. Auch kommt neben dieser Konventionalstrafe eventuell noch die Strafe für falsche Gewichtsdeklaration zur Anwendung.

Die Berechnung der Mehrfracht hat nach der für die Hauptsendung angewendeten Tarifklasse zu erfolgen.

Diese Strafen fallen ebenso wie die unter Art. 17 Nr. 2 erwähnte Konventionalstrafe der entdeckenden Verwaltung zu. Sind zwei verschiedene Verwaltungen bei der Entdeckung thätig, so wird die Konventionalstrafe auf beide Verwaltungen zu gleichen Theilen vertheilt.

Art. 20.

Zu § 52 des Betriebs-Reglements.

1. Die Tarife für den Lokal- wie für den direkten Verkehr werden sowohl für Stück- als Wagenladungsgüter auf der Grundlage der Gewichts-Einheit von 100 Kilogramm unter Abrundung der Frachtsätze auf 2 Dezimalen erstellt.

2. Jedem Gütertarife ist ein Tarif-Kilometerzeiger beizufügen. Die Messung, welche dem letzteren zu Grunde zu legen ist, soll von Mitte des Stationsgebäudes bis Mitte des Stationsgebäudes vorgenommen werden. Eine abweichende Regulirung des Kilometerzeigers in Folge von Konkurrenz-Rücksichten oder auf Grund statutarischer Bestimmungen oder besonderer Genehmigung der Aufsichtsbehörde bleibt jedoch vorbehalten. Die für je zwei Stationen in Metern gefundene Entfernung wird auf volle Kilometer aufwärts abgerundet.

3. Die Bestimmung der Minimalsätze für die Erhebung der Frachten bleibt für alle Transporte jeder Verwaltung überlassen.

4. Die Tarife für den Lokalverkehr werden auf Verlangen gegenseitig unter den Verwaltungen ausgetauscht.

Art. 21.

Zu § 52 des Betriebs-Reglements.

1. Frachtsätze für Eisenbahnwagen werden pro laufende Achse und pro Kilometer erstellt.

2. Der Berechnung der Fracht für Gegenstände, welche die Stellung besonderer Wagen erfordern, sowie für Umzugs-Effekten, wird der verwendete Eisenbahnwagen zu Grunde gelegt.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 406 HGB. und Erl. zu § 8 BR. — § 52 enthält die Regeln für die Berechnung der Frachtgelder.

Für die Berechnung der Fracht sind die publizirten Tarife maßgebend. Die Tarife und Tarifänderungen müssen ausnahmslos publizirt werden,

wenn sie für die Frachtberechnung maßgebend sein sollen. Eine Bestimmung über die Bildung der Tarife selbst, enthält das BR. nicht, ebensowenig eine Vorschrift, wie die Tarife publizirt werden müssen.

Unter „Tarifen" ist — wie das ROHGer. in einem Erk. (v. 7. Juni 1876) unter Bezugnahme auf Art. 45 der R.Verf. in Verbindung mit der Ausdrucksweise des BR. §§ 52, 53, 54, 59, 60 und 61 ausführt — im weitern Sinne nicht bloß das eigentliche Verzeichniß der Fahr- und Frachtpreisansätze zu verstehen, sondern die Gesammtheit derjenigen Modalitäten, unter welchem eine Eisenbahn-Verwaltung die Beförderung von Personen und Gütern dem Publikum ankündigt (Eger, Bd. 2 S. 337).

Die Art der Publikation der Tarife ist verschiedentlich durch Vorschriften der betreffenden Aufsichtsbehörden geregelt worden.

Die Preuß. Staatsbahnen haben zur Publikation der Tarif- und Fahrplanänderungen den Reichsanzeiger zu benutzen, dasselbe ist den Preuß. Privatbahn-Verwaltungen anempfohlen worden (Pr. Min.Erl. v. 12. Febr. 1875).

In Bayern erfolgt die Publikation der Tarife und Tarifänderungen im Verordnungs- und Anzeige-Blatt für die königl. bayerisch. Verkehrs-Anstalten (Ruckdeschel, S. 78). Auch Sachsen, Baden und Württemberg benutzen zur Publikation besondere Verordnungs- und Anzeige-Blätter.

Nach dem Pr. Eis.Ges. v. 3. Nov. 1838 §§ 26, 32 sollen die Tarife beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Fall der Erhöhung früher ermäßigter Sätze aber sechs Wochen vor Anwendung derselben öffentlich bekannt gemacht werden. — Zuwiderhandlungen hiergegen müssen das Einschreiten der Aufsichtsbehörden wie unter Umständen den Anspruch auf Erstattung der vorschriftswidrig erhobenen Beträge zur Folge haben (Erl. des REA. v. 21. Mai 1875).

Die Publikation der Tarif-Aenderungen muß — abgesehen von Tarif-Erhöhungen — spätestens am Tage des Inkrafttreten derselben bewirkt werden, auch bei Verbandstarifen (Erl. des REA. v. 1. Nov. 1875). Für sämmtliche deutsche Eisenbahnen — einschließlich der bayerischen — ist eine Uebereinstimmung dahin erzielt worden, daß, abgesehen von der Publikation der Tarife und Tarifänderungen ohne Erhöhung der Transportpreise bei bezw. vor dem Inkrafttreten derselben, Tarifänderungen mit Erhöhung der Transportpreise sechs Wochen vor der Anwendung öffentlich bekannt zu machen sind (Erl. des REA. v. 8. Jan. 1876).

Die Aufhebung oder Einschränkung einer direkten Expedition ist gleichfalls in allen Fällen, auch wenn Tarif-Erhöhungen hiermit nicht verbunden sind, sechs Wochen vor Inkrafttreten vorschriftsmäßig zu publiziren und stets mindestens 14 Tage vor der Publikation dem REA. die vorgeschriebene Anzeige zu machen (Pr. Min.Erl. v. 25. Sept. 1877). Die Publikation des Tarifs durch bloßen Anschlag an den betr. Expeditionsschalter kann als eine öffentliche im Sinne des Gesetzes v. 3. Nov. 1838 nicht gelten. Dieselbe ist mittelst Insertion in entsprechenden öffentlichen Blättern zu bewirken (Erl. des REA. v. 12. Okt. 1877).

Ueber Herstellung, Genehmigung und Publikation von Tarifen und Tarifänderungen vergl. ferner:

Die Erl. des REA. v. 12. Okt. 1877, 15. Nov. 1877, 26. Nov. 1877, 17. Dez. 1878, 18. Dez. 1878, 1. März 1880, 31. Aug. 1880; die Pr. Min.Erl. v. 12. Nov. 1875, 29. Febr. 1876, 22. Juni 1876, 26. Juni 1877, 25. Dez. 1877, 22. Jan. 1878, 21. Febr. 1878, 14. März 1878, 16. März 1878, 20. März 1878, 23. April 1878, 18. Mai 1878, 22. Mai 1878, 1. Juli 1878, 5. Juli 1878, 29. Juli 1878, 30. Aug. 1878, 1. Dez. 1878, 13. Jan. 1879, 22. Jan. 1879, 8. Febr. 1879, 5. April 1879, 11. Dez. 1879, 13. Jan. 1880, 11. Febr. 1880, 1. Mai 1880, 17. Nov. 1880, 15. Dez. 1880, 9. April 1881, 27. Juli 1881, 25. Jan. 1882, 27. Jan. 1882, 16. Juli 1882, 21. Aug. 1882, 13. Juli 1883, 8. Jan. 1885.

Unter „*gemeinschaftlichen*" Tarifen sind solche Tarife zu verstehen, welche zwischen mehreren Verwaltungen vereinbart sind und sich entweder ebenso hoch oder — in der Regel — billiger stellen, als die zusammengestoßenen Lokalsätze der einzelnen betheiligten Verwaltungen.

Bei Vorhandensein solcher Tarife fällt das Zusammenstoßen der Lokalsätze fort.

Jede Eisenbahn *muß die für sie vorhandenen direkten* (gemeinschaftlichen) Tarife kennen und von *diesen* die beste und billigste Route wählen.

Außer den *tarifmäßigen* Frachtgebühren und außer den für besondere Leistungen *im Tarif* aufgeführten „besonderen Leistungen" (z. B. Signiren der Güter, Wägegeld, Zählgebühr 2c.) darf *nichts* erhoben werden.

Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Zoll- und Steuergefälle, Kosten für Reparaturen an der Verpackung 2c. der Güter 2c.) sind auf Grund des Frachtvertrages zu erstatten — (Art. 381 HGB.). Der Beweis der thatsächlichen Verausgabung, sowie die Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Angemessenheit der Auslagen muß aber event. von der Bahnverwaltung geführt werden (vergl. Erk. des ROHGer. v. 9. Nov. 1875, Bd. 20 S. 187). Auch die Kosten der *Avisirung* gehören zu den Baarauslagen, können daher auch dann gefordert werden, wenn sie im Tarife nicht besonders vorgesehen sind (Pr. Min.Erl. v. 4. April 1876).

Die *Baarauslagen* unterliegen, wenn sie auf dem Gute nachgenommen werden, der Provisionsberechnung (§ 54 BR.).

Zollabfertigungsgebühren sind provisionsfrei, wenn sie für bahnseitige Abfertigung, *nicht provisionsfrei*, wenn sie von Vermittelungs-Adressen nachgenommen werden.

Wird die An- und Abfuhr der Güter durch die Bahnverwaltung ausgeführt, dann müssen die Gebühren hierfür aus den Tarifen zu ersehen sein (§ 59 BR.).

Ueber die Haftung für den Transport auf dem Wege von der Wohnung des Absenders bis zur Bahn vergl. Erk. des ROHGer. Bd. 24 S. 304.

Alin. 3 weicht von den einheitlichen deutsch. Tarif-Vorschriften in Bezug auf das zur Berechnung zu ziehende Gewicht ab. Die Fracht wird entweder nach dem *deklarirten* oder *ermittelten* Gewicht der zu befördernden Güter berechnet.

Bei Kollogütern ist die Ermittelung des Gewichts durch Verwiegung auf der Versandstation obligatorisch. Als Minimalgewicht werden bei Kourier-Eilgut, Eilgut und Stückgut 20 Kilogramm und bei Wagenladungsgut 5000 oder 10,000 Kilogramm zur Frachtberechnung gezogen. Die Abrundung des Gewichts erfolgt bei Gütern der sämmtlichen Klassen von 10 zu 10 Kilogramm, wobei angefangene 10 Kilogramm für voll gerechnet werden.

Der Minimalfrachtsatz für Stückgut beträgt 0,30 Mark, für Eilgut 0,50 Mark und für Kourier-Eilgut 1 Mark für jede Frachtbriefsendung. Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 10 Pf. abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pf. gar nicht, von 5 Pf. ab aber für volle 10 Pf. gerechnet werden. (Vergl. im Uebrigen vorstehende Art. des Uebereink., die Allgem. Deutsch. Tarif-Vorschriften und die Preuß. konform. Expeditions-Vorschriften.)

Bezüglich der Frachtberechnung für Militärgüter und für Dienstgüter 2c. vergl. die betr. Reglements und Instruktionen der Bahnverwaltungen.

Bei Gütersendungen, deren einzelne Stücke einander gleich sind, z. B. Mauersteine, Getreide und Mehl in Säcken 2c. genügt die Gewichtsermittelung in der Regel durch Probeverwiegung. Bei stattgehabter Probeverwiegung ist neben dem Wiegestempel noch entsprechender handschriftlicher Vermerk im Frachtbriefe zu machen (s. §§ 48, 49 der Preuß. konform. Exped.-Vorschr.).

Dem Absender liegt die Angabe des Gewichts bezw. Maßes im Frachtbriefe, der Versandstation die Prüfung und event. Berichtigung dieser Angabe ob.

Für diese Gewichtsfeststellung wird keine Gebühr erhoben. Nur im Falle nochmaliger Verwiegung auf Veranlassung des Aufgebers oder bei fehlender Gewichtsangabe kann Erhebung des tarifmäßigen Wägegeldes erfolgen (Alin. 4). Bei unterlassener Prüfung der Gewichtsangabe kann die Eisenbahn-Verwaltung Konventionalstrafe wegen unrichtiger Gewichtsangabe (§ 50 Nr. 4) nicht erheben. Wohl aber ist die Erhebung der Strafe bei Gütern statthaft, welche ohne spezielle Gewichtsermittelung angenommen werden und deren Gewichtsangabe sich als unrichtig ergiebt (§ 50 Nr. 4 und § 52 Alin. 7). Der Antrag im Frachtbriefe auf bahnseitige Nachwiegung oder die unterlassene Angabe des Gewichts der Güter schützt den Absender vor Strafe.

Wiegegeld darf weder bei Kollogütern (die stets gewogen werden — Alin. 3) noch bei Wagenladungsgütern, falls deren Verwiegung die Bahnverwaltung für erforderlich hält, erhoben werden — außer wenn der Aufgeber dies bei letzteren besonders beantragt (§ 50 Nr. 2) — wohl aber Konventionalstrafe bei Wagenladungsgütern, falls unrichtige Gewichtsangabe vorliegt und augenscheinlich eine Frachthinterziehung beabsichtigt wird.

Bei erfolgter Probeverwiegung ist die Gebühr nur für die zur Probeverwiegung ausgesuchten Stücke, nicht für das Gesammtquantum zu erheben. Die Wiegegebühr kann auch für die Verwiegung leerer Wagen erhoben werden (s. Pr. Min.Erl. v. 15. Febr. 1876).

Die Erhebung der Wiegegebühr ist fakultativ. Sie erstreckt sich auch nur auf gewöhnliches Frachtgut, nicht auch auf Eilgut, weil vermuthlich

die höhere Frachtgebühr des Eilguts schon ein Aequivalent für das Wägegeld enthält (Ruckdeschel S. 80).

Die Vorschrift des Alin. 5 ist — wie Ruckdeschel S. 80 bemerkt — bei dem neuen deutschen Tarifschema und der Beseitigung der II. Stückgutklasse nur insoweit noch von Werth, als Stückgüter mit solchen Gütern in einem Frachtbriefe zusammen vorgetragen werden, welche unter die Allgem. Deutsch. Tarif-Vorschriften I Nr. 4 zu subsummiren sind. (Bestimmte Transportartikel.)

Die Wagen dürfen von den Absendern bei Selbstverladung nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit (bezw. größte Ladefähigkeit) beladen werden. Im Falle der Uebertretung dieser Vorschrift kann die Eisenbahn-Verwaltung, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine Konventionalstrafe erheben, welche in den Spezial-Bestimmungen im Voraus festgesetzt sein muß. (Vergl. die Tarife und das Reglement über die Berechnung und Erhebung von Mehrfracht und Konventionalstrafen v. 1. Sept. 1881.)

Für Ueberladung bis zur Höhe von 5% wird nur Mehrfracht, keine Konventionalstrafe erhoben; bei größerem Uebergewicht muß der vierfache Betrag der hinterzogenen Fracht als Strafe erhoben werden (vergl. Art. 19 des Uebereink.)

Wird durch die Konventionalstrafe voraussichtlich der Werth der Sendung überschritten, so ist die letztere vom Transporte auszuschließen. Dem Auflieferer ist die Sendung erst nach erfolgter Zahlung der Konventionalstrafe zur Verfügung zu stellen (siehe § 50 Nr. 3 der preuß. konf. Exped.-Vorschr.).

Für die Erhebung der Konventionalstrafe für Ueberladung gelten im Wesentlichen dieselben Grundsätze, wie für die Konventionalstrafe bei unrichtiger Deklaration.

Die bloße Thatsache der Ueberladung genügt.

Der Versuch ist hier — abweichend von § 50 Nr. 4 — nicht strafbar, es muß wirkliche Ueberladung vorliegen. Die Beförderung der Sendung braucht aber nicht stattgefunden zu haben.

Wenn Güter durch Witterungseinflüsse, Nässe 2c. an Gewicht zunehmen (z. B. Bretter), so ist es Sache des Versenders, die Wagen nur soweit zu belasten, daß durch die erfahrungsgemäß mögliche Zunahme des Gewichts keine Ueberlastung entsteht (s. Pr. Min.Erl. v. 1. April 1879, 13. Sept. 1879, 28. Febr. 1880).

Die Konventionalstrafe für unrichtige Gewichts- oder Inhalts-Deklaration (§ 50) kann neben der für Ueberladung erhoben werden. Erstere hat den Zweck, die Bahn gegen Hinterziehung der Fracht zu sichern, letztere dient zum Schutze gegen die mit der Ueberladung verbundene Betriebsgefährlichkeit.

Der Versender kann auch noch wegen Betrugs oder Gefährdung eines Transports in Kriminalstrafen fallen (Erk. des Deutsch. RGer. v. 2. Juni 1880, EVZtg. 1880, S. 766).

Bezüglich der Erhebung der Konventionalstrafe vom Empfänger s. Erl. zu § 50 Nr. 4 BR.

§ 53. Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Uebereinkommen.

Art. 22.

Zu § 53 des Betriebs-Reglements.

1. Sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „franko" die Fracht einschließlich der Zuschläge für Werth- und Interesse-Deklaration, sowie alle Nebenkosten, welche nach Maßgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahme-Provision einbegriffen, zu verstehen. Dagegen fallen Kosten, welche erst während des Transportes erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen 2c. nicht unter den Begriff „franko".

2. Die Artikel Eis, Hefe, Seeschalthiere, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, lebende Pflanzen, sowie frisches Obst — letzterer Artikel während der Monate Oktober bis einschließlich April — gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben sind nur gegen Vorauszahlung der Fracht zur Beförderung anzunehmen, desgleichen Leichen, welche als Fracht- resp. Eilgut zur Beförderung gelangen.

3. Werden nach dem Ermessen der Versand-Verwaltung Artikel der unter 2 bezeichneten Art unfrankirt zur Beförderung angenommen, so dürfen die Sendungen von den im Transport nachfolgenden Verwaltungen nicht zurückgewiesen werden. Die Versand-Verwaltung hat dagegen für einen etwaigen Frachtausfall — insofern derselbe nicht durch Verschulden einer der am Transport betheiligten Verwaltungen herbeigeführt ist — aufzukommen, indem es ihr überlassen bleibt, in welcher Weise sie sich dem Versender gegenüber vor Nachtheil sicher stellen will.

4. Ueber ihren Antheil an den Frachtgeldern bis zum Bestimmungsorte setzen sich die Verwaltungen im gebrochenen Verkehre durch Nachnahme und Zahlung auf der Uebergangsstation in der Weise auseinander, daß die vorhergehende Verwaltung sich nur mit der unmittelbar auf sie folgenden berechnet. Frankosendungen im gebrochenen Verkehre, sowie Sendungen „franko gegen Nachnahme" ist zu diesem Zwecke eine Frankaturnote (s. Anlage A z. Uebereink.) beizugeben, mittelst welcher die Bestimmungsstation die Fracht

und sonstigen Kosten in demselben Verkehre, in welchem sie das Gut erhalten hat, der Versandstation zurückrechnet.

Jede Anrechnung, dieselbe mag gerechtfertigt sein oder nicht, muß Seitens der Empfangsstation unverzüglich in Rechnung gestellt werden. Ist eine solche Zukartirung ungerechtfertigt, odermangelt die Kassendeckung (z. B. wenn ein in der Karte angeführtes Dokument derselben nicht beilag), so ist unverweilt an die vorgesetzte Verwaltung zu berichten und um Kassendeckung zu ersuchen. Eine Rückkartirung solcher Posten darf nur auf Grund einer Ermächtigung der Verwaltungen erfolgen.

Art. 23.

Zu § 53 des Betriebs-Reglements.

Die Regulirung von Fracht-Reklamationen hat unter Beachtung nachstehender Bestimmungen zu erfolgen:

1. Fracht-Reklamationen werden von der Versand- oder der Empfangs-Verwaltung regulirt; eine bei einer anderen der an dem Transporte betheiligten Verwaltungen angebrachte Reklamation ist einer der beiden vorgenannten Verwaltungen zur Erledigung zu übersenden.
2. Die regulirende Verwaltung weist Reklamationen, die ihr unbegründet erscheinen, sofort ab; bezüglich anderer Reklamationen unterbreitet sie in der Regel ihre Erledigungs-Vorschläge mit Begründung und unter Anfügung der Berechnung der Ersatz-Antheile den am Transporte betheiligten Verwaltungen zur Aeußerung.

   Die betheiligten Verwaltungen machen von der bewirkten Erledigung beziehungsweise Weiterleitung des Rundschreibens der regulirenden Verwaltung (gleichzeitig mit der Weitergabe der Akten) in kurzer Form Mittheilung, sofern dies von der regulirenden Verwaltung gewünscht wird, was in jedem einzelnen Falle im Rundschreiben auszusprechen ist.

   Nach Eingang der Aeußerungen und, soweit nöthig, weiterer Aufklärung, bescheidet bezw. befriedigt die regulirende Verwaltung den Reklamanten und veranlaßt die erforderliche Verrechnung.
3. Ausnahmsweise wird die Entscheidung Namens aller betheiligten Verwaltungen getroffen, wenn die Reklamation begründet wird:
   a) durch Rechnungsfehler,
   b) durch Irrungen in der Gewichts-Annahme,

   von der Versand- oder der Empfangs-Verwaltung;
   c) durch unrichtige Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife,

   von der Versand- und der Empfangs-Verwaltung;
   d) durch die im Frachtbriefe nicht vorgeschriebene indirekte, statt der direkten Expedition,

   von der Versand- und der Empfangs-Verwaltung, sowie den bei der Umkartirung betheiligten End-Verwaltungen.

   Stimmen die zur Entscheidung berufenen Verwaltungen in den

Fällen Nr. 3 unter c und d nicht überein, so wird dieselbe in der unter Nr. 2 vorgeschriebenen Weise getroffen.

4. Das unter Nr. 3 eingeführte Verfahren kann nur auf Vorlage des Original-Frachtbriefes, und außerdem, soweit erforderlich, der Frankaturnote resp. des Aufgabe-Recepisses eingeleitet werden. Kann der Original-Frachtbrief nachgewiesenermaßen nicht beigebracht werden, so ist die Entscheidung nach Maaßgabe der Nr. 2 zu treffen.
5. Vor Entscheidung über eine Reklamation ist in allen Fällen zu prüfen, ob der reklamirte Betrag nicht schon auf dem Revisionswege zur Erstattung gekommen ist.
6. Die Erledigung der Reklamation ist auf dem Original-Frachtbriefe bezw. auf den von den Verwaltungen im Falle Verlustes desselben anderweit eingezogenen Schriftstücken unter Beidrückung des Verwaltungsstempels zu vermerken.
7. In den Fällen, in denen nach Nr. 3 Frachterstattung erfolgt, führt die regulirende Verwaltung die Ausgleichung, event. durch Vermittelung derjenigen Verwaltung herbei, welche die Abrechnung für den bezüglichen Verband zu legen hat. In der Abrechnung sind die Gesammterstattung, ihre Veranlassung, die betreffende Frachtkarte und die Korrespondenz- und Verrechnungsdaten zu bezeichnen.

Gegen die vollzogene Zahlung an den Reklamanten kann von keiner Seite Einspruch erhoben werden.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 406 und 409 des HGB. — § 53 trifft Bestimmung über die Zahlung der Fracht. Die Frachtgelder können nach Wahl des Absenders entweder bei der Auflieferung des Gutes entrichtet („in Frankatur" — frankirte Sendung) oder zur Einziehung von dem Empfänger des Gutes überwiesen werden („in Ueberweisung" — unfrankirte Sendung).

Die Bezeichnung „franko" begreift in sich:

a) die Fracht einschließlich der auf der Versandstation etwa entstehenden Nebenfrachten (Hafen-, Zechen-, oder Zweigbahnfracht, Ueberführungsgebühr, Quaigebühr, Rangirgebühr und dergl.);
b) die Zuschläge für Werth- und Interesse-Deklaration;
c) die Nachnahme-Provision;
d) die sonstigen Nebenkosten, welche nach Maßgabe des BR. und des Tarifs auf der Versandstation zur Berechnung kommen, als: Signiren der Kolli, Wägegeld, Zählgebühr, Lagergeld bezw. Wagenmiethe, Deckmiethe, Rollgeld und Krahngebühr.

Gebühren, welche während des Transports erwachsen, z. B. Zollgebühren, Reparaturkosten, oder überhaupt von der Versandstation nach Reglement oder Tarif nicht berechnet werden können, fallen nicht unter den Begriff „franko".

Will der Versender mehr oder weniger frankiren, als unter „franko" zu verstehen ist, so ist dies in bestimmten Worten im Frachtbrief auszudrücken,

z. B. „franko einschließlich Zoll" oder „franko ausschließlich Nachnahme-Provision" 2c. — Die Vorschrift „franko Fracht" ist ungültig.

Es sind auch noch andere Formen der Berichtigung der Fracht möglich. Es kann z. B. die Aufgabe in „Theilfrankatur" erfolgen. Das Gut wird in solchem Falle bis zu einer Zwischenstation franko und von dort ab in überwiesener Fracht befördert; oder aber es ist irgend ein beliebiger Theil der Fracht als Frankatur angezahlt oder dem Empfänger oder Versender ein Kredit-Konto bewilligt, so daß die Fracht weder bei der Aufgabe, noch bei der Ablieferung, sondern zu einem vereinbarten spätern Termine berichtigt wird 2c.

Ueber Frachtkredite und die Bedingungen, unter welchen sie zu gewähren sind, vergl. die Pr. Min.Erl. v. 4. Jan. 1854, 21. Juni 1879, 15. Sept. 1879 und 6. Dez. 1879, auch § 85 der pr. konform. Expeditions-Vorschriften v. 1. April 1886; für Bayern vergl. Ruckdeschel, S. 89.

Theilfrankaturen im Verband-Verkehr mit Rußland, Belgien, Frankreich, England und Italien sind (nach den pr. konform. Expeditions-Vorschriften vom 1. April 1886) nicht zulässig.

Die Zahlung der Frankatur hat, sofern der Versender nicht Frachtstundung genießt, stets vor Abschluß des Frachtvertrages stattzufinden.

Für welche Gegenstände die Zahlung der Fracht stets bei der Auflieferung erfolgen muß, schreibt Art. 22 des Uebereink. und die Zus.Best. zu § 53 des BR. im Theil I des deutschen Güter-Tarifs vor. Auch für sonstige Güter, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder die Fracht nicht sicher decken, kann die Eisenbahn-Verwaltung die Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

In besonderen Fällen kann jedoch die Beförderung der dem Frankaturzwange unterliegenden Gegenstände in Frachtüberweisung erfolgen. Dies bezieht sich auch auf die in den §§ 34, 41, 42 und 43 des BR. aufgeführten und bei der Güterexpedition aufgelieferten Transporte von Leichen und Vieh.

Nimmt die Versandbahn derartige Artikel ohne Vorauszahlung zum Transport an, so dürfen sie zwar von den folgenden Verwaltungen nicht zurückgewiesen werden, aber die Versandbahn trägt allein das Risiko, wenn ein Frachtausfall — ohne Verschulden der anderen Verwaltungen — entsteht. (Art. 22 Abs. 3 des Uebereink.).

Diese Bestimmung des § 53 BR. und Art. 22 des Uebereink. ist auch in dem Falle maßgebend, wenn eine nachträgliche Verfügung des Versenders als Offerte zu einem neuen Frachtvertrage betrachtet werden muß und das Eingehen auf dieselbe die Eingehung eines neuen Frachtvertrages involvirt. Dieselbe darf dann ebenfalls nur gegen Vorauszahlung der Weiterfracht, event. schriftliche (telegraphische) Zusicherung der Zahlung erfolgen (Ruckdeschel, S. 84).

Trägt der Frachtbrief die Bezeichnung „franko" oder „frei", so ist der

Empfänger von der Bezahlung der Fracht befreit. Erk. des HGer. Lübeck v. 6. Juli 1869 (Eger, Bd. 2 S. 360).

Auf Frankosendungen findet das Präjudiz des Art. 408 HGB. keine Anwendung (Erk. des ROHGer. v. 22. Mai 1874, Bd. 13 S. 414).

Durch Annahme des Gutes und Frachtbriefes tritt der Empfänger in den Frachtvertrag ein und übernimmt die in dem letzteren bedungene Zahlungspflicht der Eisenbahn gegenüber.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so entsteht für ihm auch keine Verpflichtung zur Frachtzahlung.

Eine Verfügung des Empfängers, das Gut mit dem alten Frachtbriefe weiter zu befördern, schließt die Annahme des Guts und Frachtbriefs in sich und verpflichtet demnach zur Frachtzahlung.

Nach Art. 406 HGB. ist der Empfänger verpflichtet, „nach Maßgabe des Frachtbriefes" Zahlung zu leisten. Diese Bestimmung ist aber nicht dahin aufzufassen, daß, wenn in Folge von unrichtigen Anwendungen des Tarifs oder von Fehlern bei der Gebührenberechnung die Fracht zu hoch bezw. zu niedrig berechnet worden ist, zum Nachtheile der Eisenbahn oder des Zahlungspflichtigen strikte an dem unrichtigen Frachtbetrage festgehalten wird. Vielmehr soll alsdann der Irrthum weder der Eisenbahn, noch den zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen.

„Die Reglements und Tarife, auf welche in dem Frachtbriefe Bezug genommen wird, haben die Bedeutung, daß nach ihnen die Fracht zu berechnen und zu zahlen ist. Die irrthümlich falsch oder tarifwidrig bewirkte Notirung des Frachtbetrages auf dem Frachtbriefe bildet also nicht einen Theil der lex contractus. Zu niedrig berechnete Fracht ist daher nachzuzahlen, zu hoch berechnete kann zurück gefordert werden." Erk. des ROHGer. v. 15. Febr. 1873, Bd. 9 S. 71.

Durch die Frachtbriefunterschrift unterwirft sich der Absender (bezw. Empfänger) den bestehenden Reglements und Tarifen (Erk. d. ROHGer. v. 21. Sept. 1875).

Eine irrige Frachtberechnung liegt nicht nur bei eigentlich kalkulatorischen Fehlern, sondern auch dann vor, wenn die Berechnung zwar an sich richtig ist, aber auf einer thatsächlich falschen Grundlage, z. B. unrichtiger Angabe der Qualität oder Quantität des zur Berechnung gezogenen Gutes beruht. — Auch die Anwendung eines nicht gehörig publizirten Tarifs ist eine unrichtige im Sinne des § 53. (Eger, Bd. 2 S. 364.)

Die Nachforderung der in der Frachtbriefnota nicht aufgenommenen Konventionalstrafe ist gerechtfertigt (Entsch. des ROHGer. Bd. 21 S. 187).

Durch tarifwidrige Frachtabmachungen, bezw. durch falsche Angaben über den Inhalt der veröffentlichten Tarife kann ein Beamter dem Publikum gegenüber sich selbst verantwortlich machen, die Eisenbahn hat aber derartige Vollmachtsüberschreitungen und derartiges Versehen ihrer Beamten nicht zu vertreten. Erk. des ROHGer. v. 21. Sept. 1875 (Ruckdeschel, S. 85).

Eine Nachforderung der Bahn-Verwaltung ist dann nicht gerechtfertigt,

wenn der Empfänger durch die irrige Frachtberechnung nachweislich einen Vortheil nicht gehabt hat und durch die Rückzahlung einen Schaden erleiden würde.

Die Frage, in welcher Frist die Forderungen des Frachtführers gegen den Empfänger verjähren, richtet sich nach den einzelnen Landesgesetzgebungen. Im Gebiete des Preuß. ALR. verjähren nach § 1 Nr. 6 des Ges. v. 31. März 1838 die Forderungen der Fuhrleute und Schiffer hinsichtlich des Fuhrlohnes und Frachtgeldes sowie ihrer Auslagen mit dem Ablaufe von 2 Jahren. Vergl. dagegen in Betreff der Spediteure das Erk. des ROHGer. v. 8. Mai 1877, Bd. 22 S. 160. — In Oesterreich beträgt die Verjährungsfrist 3 Jahre (§ 1489 Allg. BGB.). Bei den Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen werden demzufolge sämmtliche Verrechnungsdokumente, sowohl für den Lokal- als auch für den Anschluß- und Verbandsverkehr 4 Jahre hindurch aufbewahrt (vergl. Centr.Bl. 1873, S. 279). — In Bayern verjähren die bezügl. Ansprüche gleichfalls in 3 Jahren. Ges. v. 28. Dez. 1831, §§ 30—33 (Eger, Bd. 2 S. 334). —

Zuviel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu aviſiren.

Bei Frankosendungen ist in der Regel der Absender, bei überwiesener Fracht der Empfänger der Bezugsberechtigte.

Die überhobenen Beträge sind nur anzuzeigen (portofrei), nicht aber sind die Beträge zu übersenden oder zu veröffentlichen. (Vergl. Ruckdeschel, S. 87, 88 und 89.)

Ueber die Auseinandersetzung der Bahn-Verwaltungen in Betreff der Frachtantheile, sowie über die Regulirung der Frachtreklamationen vergl. Art. 22 und 23 des Uebereinkommens.

Die Erledigung der aus der Verschleppung von Gütern und Reisegepäck herrührenden Reklamationen erfolgt nach Maßgabe eines besonderen Reglements (Anhang IV z. Uebereink.).

§ 54. Nachnahme und Provision.

Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark*) unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des

*) Für Oesterreich-Ungarn: „150 Gulden Silber".

Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§ 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. § 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

Uebereinkommen.

Art. 24.

Zu § 54 des Betriebs-Reglements.

1. Alle Nachnahmen, welche 150 Mark und darüber betragen, sowie alle Nachnahmen auf Güter, welche nach § 53 des Betriebs-Reglements dem Frankaturzwange unterliegen, ferner alle Nachnahmen auf Frankosendungen und auf Bahnhofrestantgüter werden dem Aufgeber nicht eher ausgezahlt, als bis die Aufgabestation von der Empfangsstation die Anzeige über die erfolgte Ausgleichung der Nachnahme von Seiten des Empfängers erhalten hat.

Zu diesem Behufe wird den Begleitpapieren von der Versandstation ein besonderer Nachnahme-Begleitschein beigegeben und in der bei Frankaturnoten üblichen Form kartirt, vor dessen Rückkunft von der Empfangsstation die Nachnahme nicht ausgezahlt werden darf.

Die Empfangsstation sendet den Nachnahme-Begleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt oder die Abnahme des Gutes vom Adressaten abgelehnt, resp. die Zahlung beanstandet worden, mit dem bezüglichen Vermerk versehen, der Versandstation gleichfalls kartirt unverzüglich zurück.

2. Die Auszahlung der übrigen Nachnahmen*) im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erfolgt, falls nicht schon früher Anzeige über die erfolgte Zahlung eingegangen oder von der Empfangsstation Einspruch erhoben ist, hinsichtlich der Güter, deren Transport auf den Bahnen des Vereins endet, nach Ablauf von 3 Wochen vom Tage der Expedition an gerechnet.

Sind im einzelnen Falle auch solchen Sendungen Nachnahme-Begleitscheine beigegeben, so sind dieselben wie unter Ziffer 1 angegeben zu behandeln.

3. Die Provision für Nachnahme ist zu Gunsten der Verwaltung der

*) Für den Güterverkehr nach Oesterreich-Ungarn gelten auch bei Nachnahmen unter 150 Mark die Bestimmungen unter 1.

Aufgabestation zu erheben. Für Nachnahme der auf der Uebergangsstation bezahlten Frachtgelder (Art. 22), sowie für alle Abrechnungen der Verwaltungen unter sich, ist keine Provision zu berechnen. Ebenso ist bei der Weiterdisposition durch den Versender in allen Fällen — mag der ursprüngliche Frachtbrief beibehalten oder ein neuer beigegeben werden — die nachgenommene Fracht provisionsfrei.

Die Provision für baare Auslagen ist zu Gunsten derjenigen Verwaltung zu erheben, welche die Auslagen gemacht hat.

Als Nachnahmeprovision wird erhoben:

a) bei Nachnahmen für Baarvorschüsse (Nachnahme im Vorhinein) höchstens 2 Prozent,

b) bei Nachnahmen, welche dem Versender erst nach erfolgter Einzahlung durch den Empfänger ausgezahlt werden (Nachnahmen nach Eingang), höchstens 1 Prozent des Nachnahmebetrages.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 406 und 409 HGB. — § 54 enthält die Vorschriften über Nachnahme und die dafür zu berechnende Provision.

Alinea 1 handelt von der Spesen-Nachnahme, d. h. der Nachnahme der auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen. Die Spesen-Nachnahme bezweckt eine Deckung für die Auslagen und Mühewaltung des Versenders (für Vorfracht, Verpackung, Plombirung, Rollgelder 2c.). Die Spesen-Nachnahme stellt einen Geldbetrag dar, welchen der Frachtführer im Auftrage des Versenders bei der Ablieferung des Guts vom Empfänger einziehen soll, beruht also auf einem Inkassomandat, von dessen Erfüllung durch den Empfänger die Ablieferung des Gutes ebenso abhängig gemacht ist, wie von der Zahlung der Fracht (Eger, Bd. 2 S. 368).

Die Eisenbahn darf die Spezifizirung der nachgenommenen Spesen verlangen und ist befugt, die Nachnahme von Beträgen, welche den Charakter von Spesen nicht haben, abzulehnen.

Nur der Absender (Frachtbrief-Aussteller) darf das Gut mit Nachnahme belasten. Eine Ausnahme davon bilden nur die baaren Auslagen der Eisenbahn (Alin. 4).

Spesen-Nachnahmen (die in ihrem Betrage an sich nicht beschränkt sind) werden dem Versender von der Versandstation erst nach Eingang d. h. erst dann ausgezahlt, wenn der Empfänger den Betrag auf der Empfangsstation eingezahlt hat. (Vergl. vorstehenden Art. 24 des Uebereink. und die Zus.Best. zum BR. im deutsch. Güter-Tarif.)

Der Empfänger darf die Zahlung der in dem Frachtbriefe berechneten Nachnahme nicht deshalb verweigern, weil diese Nachnahme von der Eisenbahn selbst noch nicht gezahlt ist (Erk. des Pr. Ob.Tr. v. 23. Nov. 1858). Dagegen ist die Eisenbahn nicht berechtigt, nachdem sie dem Empfänger einen Frachtbrief zugestellt hat, in welchem eine Nachnahme nicht notirt war, sondern die Güter lediglich gegen Zahlung der Fracht zur Verfügung des

Empfängers gestellt waren, nachträglich auf Anweisung des Absenders eine Nachnahme zu erheben bezw. die Auslieferung der Güter bis zur Entrichtung derselben vorzuenthalten. Erk. des HGer. zu Lübeck v. 19. Februar 1869 (Eger, Bd. 2 S. 369).

Unter diejenigen Forderungen, wegen deren die Eisenbahn ein Pfandrecht am Gute hat, sind solche Nachnahmen nicht zu subsummiren, die die Eisenbahn erst nach Eingang dem Absender auszahlt, also nicht Auslagen für sie sind. Entsch. d. ROHGer. Bd. 15 S. 200 (Ruckdeschel, S. 92).

Nachnahmen auf Frankosendungen (franko gegen Nachnahme) sind zulässig (§ 52 der preuß. konform. Expedit.-Vorschriften v. 1. April 1886).

Alinea 2 handelt von Baar-Vorschüssen sog. Werthsnachnahmen. Dieselben haben den Zweck, dem Aufgeber Deckung für den Werth des Gutes zu gewähren, involviren also in der Regel den Kaufpreis oder den noch rückständigen Theil des Kaufpreises. Sie unterscheiden sich von den Spesen-Nachnahmen (Alin. 1) formell dadurch, daß sie in ihrer Höhe auf den Betrag von 300 Mark für eine Sendung beschränkt sind und daß sie nicht, wie jene, erst nach Eingang, sondern sogleich bei der Aufgabe des Gutes ausgezahlt werden. Die Auszahlung wird jedoch noch davon abhängig gemacht, daß der Baar-Vorschuß, Fracht und sonstige Spesen durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Nachnahmebeträge auf Sendungen, welche unter Begleitschein-Kontrolle stehen, sind von der Zahlung bei der Auflieferung des Gutes ausgeschlossen (§ 52 der preuß. konform. Exped.-Vorschriften v. 1. April 1886).

Der Beamte, welcher Vorschüsse, die durch den Werth des Gutes nicht sicher gedeckt werden, kulposer Weise zuläßt, wird regreßpflichtig.

Alinea 3. Für die Nachnahmen der Versender ist eine zu Gunsten der Aufgabebahn zu verrechnende Provision zu erheben. Die Provision muß aber durch den Tarif der Aufgabestation bestimmt sein. Ueber die Höhe der Provision enthält das BR. keine Bestimmung; wohl aber das Vereins-Uebereink. (Art. 24). Innerhalb der dort bestimmten Maximalsätze kann jede Verwaltung die Höhe der Provision beliebig im Tarife festsetzen.

Die Provision wird von jeder Sendung nur einmal für den ganzen Transport erhoben. Die Provision kann vom Versender entrichtet, oder vom Empfänger (auch bei Frankosendungen) eingezogen werden. Diese Wahl steht dem Aufgeber zu. Der Aufgeber kann aus der gänzlichen oder theilweisen Rückziehung der Nachnahme weder gänzlichen noch theilweisen Erlaß der Provision beanspruchen.

Eine Provision wird für Fracht-Gebühren, welche eine Bahn beim Uebergang des Guts auf eine andere Bahn nachnimmt (Ueberweisung bei gebrochener Kartirung) nicht berechnet. Dies geschieht auch dann nicht, wenn das Gut mit demselben Frachtbriefe auf Disposition der Parteien weiter oder zurückgesandt wird. Wohl aber ist die Provision für Vorfrachten zu erheben, wenn es sich um einen Weitertransport des Gutes Seitens des Adressaten mittelst neuen Frachtbriefes handelt.

Alinea 4. Baare Auslagen, welche die Eisenbahn im Interesse des Versenders verlegt (Ein- und Ausgangsabgaben, Ueberführungs-, Reparaturkosten, Zölle, Böttcherlöhne 2c.) können ebenfalls nachgenommen und in diesem Falle die Provision nach dem Tarif und zu Gunsten derjenigen Bahn, welche die Auslage gemacht hat erhoben werden. (Vergl. Art. 24 Nr. 3 des Uebereink.) Die nachfolgenden Bahnen können von dieser Auslage keine Provision mehr berechnen.

Macht das Gut auf verschiedenen Bahnen je besondere Auslagen nothwendig, so kann jede Bahn von den von ihr bewirkten Auslagen die tarifmäßige Provision erheben. Von Beträgen, welche im Interesse der Verwaltung selbst und ohne gehabte baare Auslagen zur Erhebung gelangen, z. B. Ladegebühren, Wiegegelder 2c., im Tarife vorgesehene Gebühren für Nebenleistungen darf Provision nicht erhoben werden. Dahin sind auch die Rollgelder der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zu rechnen.

Zollabfertigungsgebühren sind provisionsfrei, wenn sie für bahnseitige Abfertigung, nicht provisionsfrei, wenn sie von Vermittelungsadressen nachgenommen werden. (Vergl. § 52 der pr. konformen Exped. Vorschr. v. 1. April 1886).

Alinea 5. Dem Absender dient als Beweis über die Belastung des Gutes mit Nachnahme der Aufnahmsschein (Recepisses) oder der Duplikat-Frachtbrief (§ 50 Nr. 5 BR.); event. muß auch auf Verlangen ein Nachnahmeschein gebührenfrei ertheilt werden. Die Auszahlung der Nachnahme erfolgt an den Inhaber der vorbezeichneten Bescheinigung.

An Stelle einzelner Nachnahmescheine treten bei größeren Versendern (Spediteuren) Nachnahme-Gegenbücher, in welchen die Nachnahmen vermerkt und auf Grund deren nach Eingang die Auszahlungen bewirkt werden (§ 52 der preuß. konformen Exped.-Vorschriften v. 1. April 1886).

Alinea 6. Eingegangene Nachnahmen (Spesen-Nachnahmen) sind ohne Verzug zu avisiren und auszuzahlen und zwar an den „zum Empfange Berechtigten". Diese Vorschrift (Alin. 6) bezieht sich nicht auf Baar-Vorschüsse.

Die Form der Avisirung sowie der Auszahlung richtet sich nach den besonderen Vorschriften der Versandstation.

Vergl. im Uebrigen die Vorschriften im vorstehenden Art. 24 des Uebereink. und im § 52 der preuß. konformen Exped.-Vorschriften v. 1. April 1886.

§ 55. Annahme der Güter.*)

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

*) In der amtlichen Ausgabe des Oesterr.-Ungar. Reglements (1881) bildet der ganze § 55 nur ein Alinea.

Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 422 HGB. und § 6 RB. — § 55 bildet die nothwendige Ergänzung zu § 6, indem er der Eisenbahn unter den gleichen Voraussetzungen, um weiteren Aufstauungen von Gütern auf den Stationen vorzubeugen, das Recht einräumt, die nach §§ 49 und 64 BR. ihre Haftpflicht begründende Annahme des Gutes zu verweigern. — Wie die Worte im Alin. 1: ... „namentlich also nicht" ... andeuten, ist der hier erwähnte Ablehnungsgrund nur beispielsweise angeführt und schließt somit andere triftige Ablehnungsgründe, welche die Beförderung verhindern, nicht aus.

Die Annahme von lebendem Vieh kann auf Grund dieses Paragraphen zurückgewiesen werden, wenn die Vorführung zu frühzeitig erfolgt, z. B. die „ohne feste Zusage" bestellten Wagen auf der betreffenden Station nicht eintreffen (§§ 56 und 60).

Den Bestellern muß es überlassen bleiben, über die Bereitstellung der bestellten Wagen rechtzeitig Erkundigungen einzuziehen.

Zur Anschaffung von besonderen Wagen zur Beförderung von „außergewöhnlichem" Gut (§ 48 A. 1) ist die Bahn-Verwaltung nicht verpflichtet. (Ruckdeschel, S. 94.)

Nach Alinea 2 ist die Bahn-Verwaltung bei temporären Hinderungsgründen verpflichtet, das ihr zugeführte Gut gegen Empfangsbestätigung bis zur Möglichkeit des Transports zu verwahren. Die Verpflichtung ist jedoch nur vorhanden, „soweit die verfügbaren Räumlichkeiten zureichen", d. h. soweit die vorhandenen Räumlichkeiten nicht für den Betrieb in Anspruch genommen werden müssen. Unter „Räumlichkeiten" sind nicht nur gedeckte Räume (Schuppen), sondern auch die freien (Lager-) Plätze der Bahn zu verstehen, falls sie sich zur Lagerung des betr. Gutes eignen.

Diese Verpflichtung zur Deposition ist jedoch noch keine die Haftpflicht nach §§ 49 und 64 BR. begründete Annahme „zum Transport", sondern zur vorläufigen Lagerung; die Eisenbahn haftet so lange als Verwahrerin (Verwahrungsvertrag), bis die Verladung möglich ist, mit welchem Zeitpunkt erst die Annahme des Gutes „zum Transport" (Art. 395 HGB.) als geschehen gelten und der Frachtvertrag durch Aufdrücken des Expeditionsstempels abgeschlossen werden soll. (Ruckdeschel, S. 99. — Vergl. ferner das Erk. des Deutsch. RGer. v. 9. Juli 1880, Bd. 2 S. 58.)

Der Deponent hat im Frachtbriefe sein ausdrückliches Einver-

ständniß zu erklären, daß die Sendung bis zu ihrer thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

Alinea 2 (aus dem Oesterr.-Ungar. BR. entnommen) ist eingeschaltet worden, um — nach den Motiven — die insbesondere vom Handelsstande als hart empfundene Bestimmung des Art. 422 Alin. 2 HGB. zu mildern und das Abrollen der angefahrenen Güter zu vermeiden.

Die Bahn-Verwaltung kann für die Verwahrung Lagergeld beanspruchen.

Für das Lagergeld haftet das Gut als Pfand. Der öffentliche Verkauf dieser Güter kann erfolgen, wenn der Werth derselben das Lagergeld nicht mehr deckt.

Der § 61 ist für solche in Verwahrung genommene Güter nicht anwendbar.

§ 56. Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Deklaration des Absenders in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 59).

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslokalen und beziehungsweise auch in einem Lokalblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage C) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe nach Anlage B aufzugeben.

In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güter-Abfertigung konstatirt werden kann.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und

beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 392, 403, 422 HGB. —

Alinea 1. Die Auflieferung der Güter muß in der verwaltungsseitig vorgeschriebenen Geschäftszeit, „in den festgesetzten Expeditionszeiten" bewirkt werden, es kann mithin zu anderer Zeit die Annahme des Guts zum Transport von der Bahn nicht verlangt werden.

Die Publikation der festgesetzten Expeditionszeiten ist nicht vorgeschrieben, wird aber überall in geeigneter Weise erfolgen müssen.

Die Deklaration des Absenders braucht nicht mit der ausdrücklichen Bezeichnung „Eilgut" oder „gewöhnliches Gut" im Frachtbriefe zu geschehen, sondern geschieht durch die Wahl des für die eine oder andere Transportart vorgeschriebenen Frachtbriefformulars — roth (nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 30. April 1878 dunkelrosa) oder weiß.

Hat der Absender dem Gute einen rosafarbigen Frachtbrief beigegeben, in demselben aber das Gut als gewöhnliches Frachtgut bezeichnet, so erfolgt die Beförderung als Eilgut, den Schaden trägt der Versender; desgleichen umgekehrt, wenn Eilgut mit weißen Frachtbrief aufgeliefert wird. (Siehe jedoch die Spezial-Tarif-Vorschriften zu I 1 der Allgem. Deutsch. Tarif-Vorschriften über die Beförderung von Milch, Bier (in Fässern), Brot, frisches Obst 2c. auf weißem Frachtbrief mit den Personenzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen.)

Alinea 2. Gewöhnliches Frachtgut wird an Sonn- und Festtagen weder angenommen, noch abgeliefert, auch werden diese Tage nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation in die reglementsmäßige Lieferfrist nicht eingerechnet.

Unter „Festtagen" (Alin. 3 dieses Paragraphen und § 59 Alin. 9 Nr. 3) sind nur die gesetzlichen (staatlich angeordneten bezw. anerkannten) nicht auch die kirchlichen (lediglich auf konfessionellen Vorschriften beruhenden) zu verstehen.

Welche Festtage aber den Charakter gesetzlicher haben, hängt von der Verfassung und den Gesetzen der einzelnen Staaten ab.

„Im Allgemeinen" — heißt es in einem Erl. d. preuß. HMin. v. 7. Okt. 1875 — „sind zwar unter den „Festtagen" der §§ 56 und 59 d. BR. nur die als allgemeine bürgerliche Feiertage staatlich anerkannten Festtage zu verstehen. Trotzdem wird es sich empfehlen, bei Entscheidung der Frage, ob und inwieweit auch an einem nur kirchlichen Festtage von den Empfängern die Abnahme bezw. Entladung der Güter zu verlangen und deren Unterlassung mit Wagenstrafmiethe zu belegen ist, den besonderen konfessionellen Verhältnissen des in Betracht kommenden Stationsortes billig Rechnung zu tragen und so beispielsweise eine Strafmietheberechnung dann nicht eintreten zu lassen, wenn nach den konkreten örtlichen Verhältnissen die Ausführung der Entladung und Abfuhr an derartigen Tagen thatsächlich durch Mangel an Arbeitskräften 2c.

gehindert wird. Zu einer prinzipiellen Regelung der Frage, welche Festtage in den §§ 56, 59 gemeint sind, liegt zur Zeit keine Veranlassung vor." (Eger, Bd. 2 S. 195).

Alinea 3. Eilgut (nicht auch Frachtgut — s. Alin. 2) wird auch an Sonn- und Festtagen angenommen und ausgeliefert, jedoch nur in bestimmten, von der Eisenbahn-Verwaltung zu publizirenden Tageszeiten. Die Dauer der Zeit ist ihrem Ermessen anheimgestellt. Zur Abnahme des Gutes an Sonn- und Festtagen ist der Empfänger nicht verpflichtet, und kann deshalb für diese Tage auch zur Zahlung von Lagergeld nicht angehalten werden.

Zur Beförderung in Eilfracht werden nur solche Güter angenommen, welche nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung zur Eilgutbeförderung geeignet sind. (Vergl. auch die Zus.Best. zu § 48 BR.)

Alinea 4 und 5. Vergl. Erl. zu § 50 Nr. 7. — Zusätzlich wird noch Folgendes bemerkt. Bis auf den Unterschied der Farbe sind beide Arten von Frachtbriefen in Form und Inhalt vollständig gleich. Die Frachtbriefformulare sind bei den Stationen käuflich zu haben. Die Herstellung der vorgeschriebenen Frachtbriefformulare auf privatem Wege ist reglementarisch nirgends untersagt. Indeß ist die bahnseitige Feststellung der Uebereinstimmung solcher Formulare mit dem vorgeschriebenen Formulare erforderlich. Dies geschieht durch Abstempelung derselben. Dieser Konstatirungsstempel ist aber nicht zu verwechseln mit dem in § 49 erwähnten Annahme- (Expeditions-) Stempel.

Alinea 6 und 7 sind dem Art. 422 d. HGB. entnommen.

Alinea 6. Die Verladung der Güter, wie deren gesammte Abfertigung, soll nach der Zeitfolge der Einlieferung erfolgen, alle Versender also gleichmäßig behandelt werden.

Auch die von den Versendern zur Beladung von Wagenladungsgütern benöthigten Wagen sind genau nach der Reihenfolge der Anmeldungen zur Verfügung zu stellen.

Indeß ist diese Regel nicht strikte zu nehmen, da nach den Einrichtungen der Bahnen nicht jedes Gut mit jedem Zuge befördert werden und aus diesem Grunde häufig früher aufgeliefertes Gut erst später zur Beförderung gelangen kann.

Nach den preuß. konform. Expeditions-Vorschriften (§ 54) ist es als eine Bevorzugung oder Benachtheiligung in der Reihenfolge nicht anzusehen, wenn:

a) für einzelne Verkehre oder für einzelne Güterarten bestimmte Güterzüge eingerichtet, oder im Fahrplan für die einzelnen Güterzüge ein für alle Mal bestimmte Dispositionen getroffen sind und die Abfertigung der bezüglichen Güter zu diesen Zügen entsprechend geschieht;
b) Abweichungen von der Reihenfolge durch die Ausnutzung fremder Wagen und durch die mit der Verwendung derselben verbundenen Beschränkungen bedingt werden;
c) gewisse Arten von Gütern, namentlich solche, die leicht verderblich sind,

wie Milch, Bier, Brot ꝛc. nach speziellen Tarif-Vorschriften schneller als andere Güter befördert werden;

d) andere Arten von Gütern mit Personenzügen überhaupt nicht befördert werden, oder von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen sind;

e) bestimmte Güter nur an gewissen Tagen mit den dazu bestimmten Zügen befördert werden;

f) die Beförderung der Armeebedürfnisse und die Beförderung der Post vorzugsweise berücksichtigt wird.

Die Begünstigung eines Absenders vor den anderen macht die Eisenbahn schadenersatzpflichtig. Bezüglich der Verjährung der Ersatzansprüche gelten die Bestimmungen des Art. 408 Abs. 3 HGB. bezw. § 64 Alin. 5 BR.

Alinea 7. Es genügt jede geeignete Form, welche die Reihenfolge der Abfertigung ersichtlich macht (z. B. Aufbewahrung von Frachtkarten-Kopien in chronologischer Folge, Führung von Verladebüchern bezw. Verladelisten ꝛc.).

Alinea 8. Die Zeit, wie lange vorher die Nachsuchung Seitens des Versenders um Gestellung von Wagen erfolgen muß, ist nicht vorgeschrieben. Jedenfalls aber muß die Bestellung so zeitig erfolgen, daß die Station bei Mangel eigenen Vorraths in der Lage ist, die Wagen beschaffen zu können.

Der Absender ist straffällig und setzt sich der Entziehung der Wagen aus, wenn er die bestellten Wagen nicht benutzt bezw. nicht in der vorschriftsmäßigen Frist beladet, dagegen ist die Eisenbahn-Verwaltung schadenersatzpflichtig, wenn sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt. (§ 60 Alin. 2.)

Alinea 9. Die Verladungsfrist, welche von der Eisenbahn-Verwaltung zu bestimmen ist, ist in gehöriger Weise zu publiziren.

§ 57. Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten, welche sich aus Expeditions- und Transportfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalsätze nicht überschreiten dürfen:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist
   für je auch nur angefangene 300 km . . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist
   bei einer Entfernung bis zu 100 km . . . . 1 Tag,
   bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km . . . . . 1 Tag.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungs-Station, während die Expe-

ditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.*)

Den Eisenbahn-Verwaltungen wird vorbehalten, für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiziren.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagsfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publizirt wird.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§ 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäfts-Lokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Uebereinkommen.

Art. 25.

Zu § 57 des Betriebs-Reglements.

Die nach § 57 des Betriebs-Reglements im einzelnen Falle für einen Transport im Vereins-Verkehre sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Verwaltungen in folgender Weise:

---

*) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden. Für Uebergänge über Verbindungsbahnen in größeren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittelst Trajekts) können von

1. Im Nachbar-Verkehre zweier Bahnen:
   a) die nach dem Reglement sich berechnende einfache, event. die Gesammt-Expeditions-Frist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlängen, mit denen jede Bahn am Transporte betheiligt ist, wobei jedes angefangene Kilometer für voll gerechnet wird;
   c) etwaige Zuschlagsfristen zu Gunsten derjenigen Verwaltung, nach deren Lokal-Tarifbestimmung sie im gegebenen Falle zulässig sind.
2. Im Verkehre dreier und mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen auf alle betheiligten Verwaltungen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist wie sub 1 b;
   d) etwaige Zuschläge wie sub 1 c.

Die im einzelnen Falle nach § 70 des Betriebs-Reglements etwa in Frage kommende haftpflichtfreie Zeit von 24 resp. 12 Stunden wird der Transportfrist zugerechnet; die Zeit von der Anlieferung des Transportobjekts bis zum Beginn der Lieferfrist (auf die Abstempelung folgende Mitternacht) kommt lediglich der Versandbahn zu Gute.

Bei der Vertheilung wird überall nach Stunden gerechnet und werden sich ergebende Stundenbrüche unter und bis $^1/_2$ Stunde außer Betracht gelassen, über $^1/_2$ Stunde aber als eine weitere Stunde gerechnet.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 394 HGB. — Um bei der Komplizirtheit und der großen Zahl der Eisenbahntransporte zahlreichen Streitigkeiten vorzubeugen, welche aus so unbestimmten Rechnungsfaktoren — wie es der „Ortsgebrauch" und event. das „Ermessen nach den Umständen des einzelnen Falles" sind — nothwendig entstehen würden, schreibt § 57 BR. für die Berechnung der Lieferfristen feste Normen vor, welche die Berechnungsweise des Abs. 1 Art. 394 vertragsmäßig ausschließen bezw. an deren Stelle treten. Da Art. 394 nicht zu den im Art. 423 HGB. ausgenommenen Vorschriften gehört, so war diese reglementarische Bestimmung, welche für den Rechnungsmodus des Abs. 1 Art. 394 einen anderen vertragsmäßig substituirt, gesetzlich zulässig. Zu beachten ist hierbei jedoch, daß § 57 nicht unmittelbar die Lieferfrist für den einzelnen Eisenbahnfrachtvertrag bestimmt, da nur Maximalsätze angegeben sind, in deren

---

der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden.

Die in den vorbezeichneten Fällen bewilligten Zuschlagsfristen treten im Vereins-Verkehre den nach den Bestimmungen in den Absätzen 1 und 2 dieses Paragraphen sich berechnenden Lieferungszeiten hinzu. (Anmerk. zum § 57 des Vereins-BR.)

Grenzen jede Bahnverwaltung durch die Tarife für den Verkehr ihres Bahngebietes Lieferungszeit publiziren darf. Aber die Normen des § 57 in Verbindung mit diesen Tarif-Bestimmungen werden in jedem Falle ausreichen, um daraus im Einzelfalle einen allgemeinen, leichtverständlichen Berechnungsmodus zu gewähren und die Lieferfrist hiernach zu bestimmen. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 168.)

Die gegenwärtige Fassung des § 57 entspricht dem Beschlusse des Bundesraths v. 28. Juni 1883 — Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 19. Juli 1883 (Centr.Bl. f. d. Deutsche Reich S. 235 — EVBl. S. 163).

Alinea 1 enthält zunächst die Vorschrift, daß jede Eisenbahn-Verwaltung durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten publizirt. Jede Eisenbahn soll also die Lieferfristen von und nach ihren Stationen selbst berechnen und etwa bei Stationstarifen in einer besonderen Tarif-Tabelle ersichtlich machen.

Für den Verkehr außerhalb ihres Bahngebiets ist lediglich Alin. 2 maßgebend.

Die zu publizirenden Lieferungszeiten müssen sich aus Transportfristen und aus Expeditionsfristen zusammensetzen. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferfristen sind die Wagenbenutzungsfristen des Wagen-Regulativs angenommen, welche aus Lauf- und Ladefristen zusammengesetzt sind.

Die Transportfrist entspricht hiernach der Lauffrist, d. h. der wirklich auf das Laufen des Gutes erforderlichen Zeit, dagegen die Expeditionsfrist der Ladefrist, d. h. der für die Be- und Entladung des Gutes, sowie sämmtliche damit zusammenhängenden Manipulationen nöthigen Zeit. Aus beiden Fristen setzt sich die Lieferungszeit zusammen, d. h. diejenige Zeit, welche die Beförderung des Gutes von der Abstempelung des Frachtbriefes am Aufgabeorte bis zur Ablieferung bezw. Avisirung am Bestimmungsorte brauchen darf (Alin. 5 (6) und 6 (7). Nur ausnahmsweise treten hierzu noch die im Alin. 3 vorgesehenen Zuschlagsfristen.

Das BR. bezeichnet diese Fristen als Maximalsätze, d. h. jede Bahn ist an die hier vorgeschriebene Grenze gebunden, sie darf über dieselbe nicht hinausgehen. Wohl aber darf jede Bahn unter die gegebene Grenze herabgehen und innerhalb derselben beliebig geringere Fristen normiren.

Die Lieferungszeiten sind genau — und zwar getrennt in Transport- und Expeditionsfrist — zu publiziren. Unzulässig ist, die Sonn- und Festtage bei Berechnung der Fristen außer Ansatz zu lassen (außer Sonn- und Festtage nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation — s. Erl. zu Alin. 2 des § 56), oder für Güter, welche nur an bestimmten Tagen der Woche expedirt werden (z. B. auf Haltestellen mit beschränktem Güterexpeditionsdienste 2c.) eine Verlängerung der normalen Fristen in den Tarifen aus zubedingen (Eger, Bd. 1 S. 174).

Alinea 2. Die Transportfrist wird nicht, wie in den früheren Reglements, separat für jede Bahnverwaltung, sondern aus der Gesammtentfernung, welche das Gut zu durchlaufen hat, berechnet. Dieser tritt die einmalige Expeditionsfrist hinzu und bilden beide Faktoren die Gesammtliefer-

frist für die ganze Transportstrecke von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation. Die Berechnung der Lieferfristen erfolgt also nach der Gesammttransportstrecke ohne Rücksicht auf Umladung, Bahnkomplexe oder Landesgrenzen. (Erl. d. REA. v. 21. März 1876.) Diese Bestimmung findet selbstverständlich nur auf Transporte Anwendung, welche mit direktem Frachtbrief befördert werden, und nur zwischen „anschließenden" Verwaltungsbereichen. Solange zwischen zwei Bahnen nicht Schienenverbindung besteht, sind sie nicht als anschließende zu betrachten, wenn sie auch an einem Orte münden (Pr. Min.Erl. v. 14. Dez. 1875).

Für die Berechnung der Gesammtentfernung sind die Entfernungsangaben der einzelnen Tarife und in deren Ermangelung die des Reichspostkursbuches oder des Handbuches für den Eisenbahngüterverkehr von Dr. Koch maßgebend.

Bei konkurrirenden Routen ist die kürzere Entfernung dann einzustellen, wenn die Versandbahn die Route wählt, ohne Rücksicht darauf, ob die Tarifbildung nach der längeren Route erfolgt (Entsch. d. REA. u. Pr. Min.Erl. v. 22. Febr. 1875).

Die Bestimmung in Alin. 2 hat ferner nur für die, dem Vereins-BR. unterworfenen Bahnen (Deutsche, Oesterr.-Ung. 2c.) Geltung, für ausländische Bahnen werden die Lieferungszeiten nach den für diese bestehenden Tarifen besonders in Ansatz gebracht. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 177.)

Alinea 3 berechtigt die Eisenbahnen für „außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse" mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiziren.

Wenn die Veranlassung für Zuschlagsfristen plötzlich und unerwartet eintritt, z. B. bei Betriebsstörungen und Leitung des Verkehrs über eine Hülfsroute, ist die Genehmigung gleichzeitig mit der Anordnung einzuholen. Auch Güteranstauungen fallen unter Alin. 3. Die Festsetzung der Zuschlagsfrist hat keine rückwirkende Kraft. Erst die vom Augenblicke der Publikation an zur Beförderung angenommenen Güter sind der Zuschlagsfrist unterworfen. Dagegen findet sie auf bereits vorher aufgegebene bezw. bereits auf dem Transport befindliche Güter keine Anwendung.

Eine Verlängerung der Maximallieferfristen für andere, als die hier in Alin. 3 genannten Fälle ist überhaupt nicht, also auch nicht mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet. Pr. Min.Erl. v. 6. Aug. 1874. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 178.)

Die Zuschlagsfristen für Messen sind in Fortfall gekommen (Beschluß des Bundesraths v. 28. Juni 1883).

Alinea 4 bezweckt, das Publikum gegen willkürliches Verfahren der Bahnen bei Festsetzung und Publikation der Zuschlagsfristen zu schützen und ermöglicht ihm daher die Prüfung, ob die Bahnverwaltung im einzelnen Falle berechtigt war, die Zuschlagsfrist zu publiziren und ob im Falle des Vorbehalts die Genehmigung nachträglich ertheilt worden ist.

Wird die nachträgliche Genehmigung versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig (innerhalb 8 Tagen) ordnungsmäßig pub-

[illegible], so ist die Festsetzung von Zuschlagsfristen wirkungslos. Die Bahnverwaltung muß in diesem Falle die gewöhnlichen Lieferungszeiten gegen sich gelten lassen und den aus der Ueberschreitung derselben entstandenen Schaden vertreten.

Alinea 5 (früher 6). Für die Berechnung der Lieferfrist ist die Stunde und Minute der Uebergabe des Frachtgutes oder des durch die Abstempelung dokumentirten Abschlusses des Frachtvertrages (§§ 49 und 50) gleichgültig, da der Tag, an welchem das Gut der Bahn übergeben wird, in die Lieferfrist, die erst von der folgenden Mitternacht an zu laufen beginnt, nicht eingerechnet wird. Die Lieferungsfrist wird dann von Kalendertag zu Kalendertag berechnet.

Die Zwischenzeit bezw. der Rest des Tages der Aufgabe bis zur Mitternacht kommt der Versandbahn zu Gute. (Vergl. vorstehenden Art. 25 des [illegible])

Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger wirklich zugeführt oder die Ankunft schriftlich bekannt ge[illegible] (§§ 59, 64 BR.)

Der Tag der Zuführung, bezw. Avisirung ist daher in die tarifmäßige [illegible] einzurechnen.

[illegible] durch Rollfuhrunternehmer erfolgt, genügt das fracht[illegible] des Gutes an, d. h. vor der Wohnung oder dem Ge[illegible] oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung [illegible] Entsch. des ROHGer. Bd. 2 S. 417. (Ruckdeschel, [illegible]

[illegible] Ablieferung" ist nicht identisch, letztere ist von dem [illegible]

[illegible] tarifmäßig gestattet (§ 59 Alin. 4), so kann [illegible] oder auf andere Weise" (Boten, Telegramm [illegible]

[illegible] zur Wahrung der Lieferfrist, wenn das [illegible] derselben aufgegeben wird, im [illegible] der Zustellung des Beg[illegible]

weise ein Ruhen des Lieferfristenlaufs eintritt. Es entspricht der Billigkeit und den Grundsätzen der Art. 394, 397 HGB. — vergl. auch §§ 58, 69 Alin. 1 — den Lauf der Lieferfrist nicht während einer Zeit fortsetzen zu lassen, in der die Eisenbahn durch gesetzliche Vorschriften oder höhere Gewalt oder Zufall außer Stande gesetzt ist, die Beendigung des Transports herbeizuführen (vergl. Eger, Bd. 1. S. 183).

Unter „steueramtlicher Abfertigung" ist jede Behandlung, welche die Zoll- und Steuergesetze der vom Transport berührten Länder vorschreiben, zu verstehen.

Analoge Anwendung auf amtliche Revisionen im polizeilichen Interesse (§ 51) ist zulässig, z. B. bei Grenzsperren wegen Rinderpest (Ruckdeschel, S. 111).

„Betriebsstörung" ist im weitesten Sinne auszulegen und umfaßt jedes ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretene (zeitweilige) Transporthinderniß.

Ob dasselbe vor oder bei Antritt des Transports oder erst unterwegs eingetreten ist, ist hierbei gleichgültig.

§ 58. Zeitweilige Verhinderung des Transports.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahn-Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte [illegible]cke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer [illegible]ie Fortsetzung des Transports auf dem vom [illegible]en oder von der Eisenbahn gewählten [illegible]l aber auf einem anderen, wenn auch [illegible]ann, so bleibt es, unbeschadet der ar[illegible]Verkehrs ergehenden Anordnungen h[illegible]ung der Eisenbahn überlassen, ob [illegible]br entspricht, die [illegible]ertigung [illegible]ndungen auf [illegible]der V[illegible]ute dem Be[illegible] anderweite

[illegible]t. 394 HGB. [illegible]Rücktrittsrecht, [illegible]durch Natur[illegible] wird.

Unter „die sonstigen Zufälle" gehören alle Fälle der „höheren Gewalt" und alle ohne Verschulden der beiden Vertragstheile eingetretenen Ereignisse, mögen sie den Schienenweg, die Transportmittel, die Begleitung des Gutes oder dieses selbst treffen. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 157.)

Hierher sind — wie aus den Worten: „sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt" sich ergiebt — auch solche Zufälle zu rechnen, welche durch Verschulden der Eisenbahn zu Transporthindernissen geworden sind.

Der Absender kann sonach auch in solchen Fällen zurücktreten, dagegen cessirt der Anspruch der Eisenbahn auf Entschädigung für ihre Leistungen bis zum Eintritt des zufälligen Ereignisses.

Unter „zeitweilig verhindert" ist ein Hinderniß gemeint, welches die Mitte hält zwischen geringfügiger (momentaner) Verzögerung und gänzlicher Unmöglichkeit. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 156.)

Art. 394 HGB. bezw. dieser § 58 wurde für nicht anwendbar erklärt im Falle einer vor Beendigung des Transports ohne Verschulden der Eisenbahn erfolgten Konfiskation des Frachtgutes von Seite der Zollbehörden, obwohl der Rekurs gegen diese Maßregel noch nicht entschieden war. Dem Frachtführer wurde jedoch auf Grund des Preuß. und gemeinen Rechts das Recht zuerkannt, die Theilfracht d. h. den Theil der stipulirten Fracht, welcher dem ausgeführten Theil des Transports entsprach, zu fordern. (Erk. d. ROHGer. Bd. 4 S. 172.)

Der Absender ist nicht verpflichtet, den Rücktritt sofort nach Eintritt des zeitweiligen Hindernisses, bezw. nach erlangter Kunde davon zu erklären. Er hat diese Befugniß, solange als das Hinderniß andauert; mit der Hebung des Hindernisses erlischt diese Befugniß wieder (Ruckdeschel, S. 113).

Macht der Versender von dem Rücktrittsrechte Gebrauch, dann erstreckt sich dessen Entschädigungspflicht auf

a) die Kosten der Vorbereitung zur Reise (für Verpackung, Verladung 2c);
b) die Kosten der Wiederausladung (Arbeitslöhne, Lagergelder 2c.);
c) Die Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise (die tarifmäßige Fracht für den Theiltransport — Differenzfracht).

Die Eisenbahn-Verwaltung hat auf Entschädigung auch in dem Falle Anspruch, wenn sie das Gut dem Versender nicht zurückgeben kann, z. B. wenn es mit Beschlag belegt ist (Erk. d. ROHGer. Bd. 4 S. 172). Die in einem solchen Falle zu entrichtenden Gebühren müssen im Voraus festgesetzt sein, um eine willkürliche nachträgliche Bestimmung derselben auszuschließen.

Alinea 2 giebt der Eisenbahn das Recht, bei Betriebsstörungen die auf dem Transport befindlichen Güter dem Empfänger auch auf einem anderen als dem im Frachtbriefe vorgeschiebenen Wege ohne Weiteres, d. h. ohne vorherige Verständigung des Versenders und ohne dessen Verfügung abzuwarten, zuzuführen. Alin. 2 schafft somit eine Ausnahme von der Regel des Alin. 1.

Von diesem Ausnahmerecht kann jedoch die Eisenbahn-Verwaltung — wie Ruckdeschel S. 114 ausführt — nur Gebrauch machen, wenn

1. eine „Betriebsstörung" eingetreten ist („sonstige Zufälle", wie in Alin. 1 berechtigen die Eisenbahn nicht zum Verfahren nach Alin. 2), ob die Betriebsstörung verschuldet ist oder nicht, ist gleichgültig;
2. der Transport bereits begonnen hat, weil in Alin. 2 nur von der „Fortsetzung" nicht vom „Antritt" des Transports, wie in Alin. 2 die Rede ist;
3. die „Fortsetzung" des Transports wegen Unbenützbarkeit des vorgeschriebenen oder gewählten Weges unmöglich ist (nicht wegen Defekts von Transportmitteln);
4. eine „Hülfsroute", wenn auch eine längere, existirt.

Nur wenn alle 4 Voraussetzungen nebeneinander gegeben sind, hat die Eisenbahn sich nach Alin. 2 schlüssig zu machen.

Ist der Absender zur anderweiten Verfügung aufgefordert worden, dann hat er (nach einem Erk. d. ROHGer. Bd. 8 S. 321) Lagergeld von dem Zeitpunkte an zu zahlen, in welchem je nach dem Verkehrs-Verhältnissen die Verfügung eintreffen konnte und mußte.

Wählt die Eisenbahn eine Hülfsroute, so ist der Versender, bezw. Empfänger zur Zahlung der höheren Fracht verpflichtet, sie darf aber nicht unverhältnißmäßige Kosten veranlassen.

Der Frachtvertrag bleibt fortbestehen, wenn der Versender von seinem Rücktrittsrechte keinen Gebrauch macht. In solchem Falle hat die Eisenbahn die nachtheiligen Folgen des Liegenbleibens zu tragen.

Die Frankofracht für die nicht zurückgelegte Strecke ist von der Eisenbahn-Verwaltung zurückzuzahlen, falls der Versender von seinem Rücktrittsrechte Gebrauch macht.

Wählt die Eisenbahn im Falle einer Verkehrsstörung eine Hülfsroute, so ist sie nur zur Festsetzung und Publikation einer Zuschlagsfrist zur normalen Lieferfrist berechtigt, darf also nicht die Lieferfrist sistiren.

Mit dem Verlangen der Rücksendung des Gutes wird ein neuer Frachtvertrag abgeschlossen, weshalb auch die Rückfracht tarifmäßig zu entrichten ist. Erk. des ROHGer. Bd. 16 S. 195. (Vergl. Ruckdeschel, S. 114.)

§ 59. Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa aus-

gestellte Frachtbrief-Duplikat (§ 50 Nr. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der § 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen, oder sich anderer, als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güterexpedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güterexpedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen, oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrs-Interesse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen ꝛc. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Guts in den Expeditions-

lokalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1. Die Güter sind, vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung resp. Empfang (cfr. § 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

   Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Guts.
2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslokalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.
3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.
4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im § 57 getroffenen Festsetzungen werden hierdurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Kollogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt

dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanko, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten beziehungsweise tarifmäßigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanko festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

Uebereinkommen.

Art. 26.

Zu § 59 des Betriebs-Reglements.

Ohne vorherige baare Einzahlung der Frachtgelder und der daran haftenden Nachnahmen darf nur unter Verantwortlichkeit der abliefernden Verwaltung die Aushändigung des Guts erfolgen, sei es, daß dasselbe in Frankatur oder in Ueberweisung expedirt ist. Diese Verantwortlichkeit fällt jedoch in Betreff der Frachtgelder (nicht der Nachnahme) weg, wenn vom Adressaten Entschädigungs-Ansprüche erhoben werden, derenwegen die Bezahlung der Fracht ganz oder theilweise verweigert wird, und wenn die abliefernde Verwaltung es im Interesse der an der Fracht partizipirenden Verwaltungen räthlich hält, von der Zurückhaltung des Guts abzusehen. Die geschehene Aushändigung und die Motive sind jedoch sofort den betheiligten Verwaltungen anzuzeigen.

Art. 27.

Zu § 59 des Betriebs-Reglements.

Nachträgliche Anweisungen des Versenders wegen Zurückgabe des Guts oder Auslieferung an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger können nur durch Vermittelung der Aufgabestation gegeben werden.

Dergleichen Anweisungen in Betreff anderweiter Auslieferung dürfen von der Aufgabestation nur angenommen werden, wenn die Bestimmungsstation unverändert bleibt.

Jede Verwaltung soll indessen befugt sein, ihre Stationen anzuweisen, ausnahmsweise bei Wagenladungsgütern, sofern Zollvorschriften und Betriebsrücksichten nicht entgegen stehen, Anordnungen des Versenders zum Zwecke Anhaltens unterwegs und Rückbeförderung an den Aufgabeort, oder Beförderung nach einem anderen, als dem im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsorte anzunehmen, wenn der Versender das schriftliche Anerkenntniß abgiebt, daß die Verwaltungen für den Ersatz irgend welchen Schadens in

Folge unterlaſſener oder mangelhafter Ausführung der nachträglichen Dispoſition nicht aufzukommen haben. Die Unterwegsſtationen haben den bezüglichen Requiſitionen der Aufgabeſtation, ſoweit thunlich, nachzukommen.

Die Fracht wird in dieſen Fällen, vorbehaltlich der in den Lokal- und Verbandstarifen etwa enthaltenen beſonderen Vorſchriften, tarifmäßig für die wirklich ſtattgehabte Beförderung bis zur Unterwegsſtation und von da ab bis zur Beſtimmungsſtation berechnet.

Für das von dem Verſender abzugebende ſchriftliche Anerkenntniß (Abſatz 3) iſt das (als Anlage B dem Uebereink. beigegebene) Formular anzuwenden.

Das Anerkenntniß verbleibt auf der Aufgabeſtation.

Jeder Verwaltung bleibt überlaſſen anzuordnen, ob und in welchen Fällen ihre Aufgabeſtationen die Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes fordern oder die Einbeſſerung des alten zulaſſen ſollen. Die Unterwegsſtationen haben das Verfahren der Aufgabeſtation lediglich anzuerkennen.*)

Im Falle der Beibehaltung des alten Frachtbriefes iſt die Abänderung deſſelben durch die Unterwegsſtation, auf welcher das Gut angehalten iſt, vorzunehmen. Die die Abänderung begründenden Dokumente und Korreſpondenzen verbleiben auf dieſer Station.

Wenn im Falle, daß die Anordnung die Weiterſendung nach einer über den urſprünglichen Beſtimmungsort hinaus reſp. ſeitwärts gelegenen Station bezweckt, ein neuer Frachtbrief ausgeſtellt iſt, ſo hat der alte Frachtbrief die neue Frachtkarte zwar bis zur Beſtimmungsſtation zu begleiten, iſt aber von letzterer nicht dem Adreſſaten auszuhändigen, ſondern zurückzubehalten.

Die die Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes begründenden Dokumente und Korreſpondenzen verbleiben auf der Unterwegsſtation, auf welcher das Gut angehalten iſt.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 402 und 403 HGB. — § 59 handelt von den Rechten und Pflichten des Verſenders, des Empfängers und der Eiſenbahn während des Transports, ſowie nach Ankunft des Gutes am Beſtimmungsorte.

Alinea 1 Satz 1

verpflichtet die Eiſenbahn, erſt am Beſtimmungsorte und nur an den durch den Frachtbrief bezeichneten Adreſſaten das Gut und Frachtbrief auszuliefern.

Die Pflicht zur Aushändigung liegt, wenn dies auch im Art. 403 HGB. nicht ausdrücklich ausgeſprochen iſt, dem Frachtführer nur „Zug um Zug"

*) Es wird hierbei empfohlen, von Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes abzuſehen, wenn die Anordnung des Verſenders die Zurückbeförderung an den Aufgabeort oder die Auslieferung auf einer Vorſtation des Beſtimmungsortes bezweckt, und es von der Bewandniß der Umſtände abhängig zu machen, ob, wenn die Anordnung die Weiterſendung nach einer über den urſprünglichen Beſtimmungsort hinaus reſp. ſeitwärts gelegenen Station bezweckt, ein neuer Frachtbrief zu verlangen iſt oder nicht.

gegen Erfüllung der kontraktlichen Gegenleistungen Seitens des Empfängers ob (Art. 405: „gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt"). Deshalb ist der Frachtführer zur Aushändigung nur verpflichtet gegen Zahlung der Fracht, Spesen und sonstigen Auslagen — ausgenommen bei Frankofracht — und hat wegen aller dieser Forderungen ein Pfandrecht an dem Gute — Art. 409—412 HGB. (Eger, Bd. 2 S. 139).

Zu den Gegenleistungen des Empfängers gehört auch die Ausstellung einer Empfangsbescheinigung. Die Weigerung des Empfängers gegenüber der angebotenen Aushändigung des Frachtgutes die kontraktlichen Gegenleistungen zu erfüllen, steht der Annahmeverweigerung gleich.

Im Falle eines Annahmeverzuges des Empfängers ist die Haftpflicht der Eisenbahn auf das Maß der Verpflichtung eines bloßen Verwahrers herabgemindert. Der Frachtführer (Eisenbahn) ist jedoch verpflichtet, den Absender von der Annahmeverweigerung zum Zwecke weiterer Verfügung in Kenntniß zu setzen. (Vergl. § 61 BR.)

„Aushändigung" ist begrifflich gleichbedeutend mit „Ablieferung" (Auslieferung, Uebergabe des Gutes).

Unter „Ablieferung" ist — wie das ROHGer. unterm 18. Nov. 1872 (Bd. 8 S. 27) ausführt — nicht direkte Aufgabe der Gewahrsam Seitens der Eisenbahn, sondern derjenige Akt zu verstehen, durch welchen der Frachtführer die Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers nur in der Weise wieder aufgiebt, daß er den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand setzt, sowohl über das Gut zu verfügen, wie selbst die weitere Obsorge für dasselbe zu übernehmen." —

„Der Frachtvertrag" — so führt das Pr. Ob.Tr. aus — „verpflichtet die Bahn nicht bloß zum Transport an den Wohnort des Empfängers, sondern auch zur Ablieferung an denselben. Die Verpflichtung der Bahn endigt mithin nicht mit der Ankunft am Ende der Schienen oder im Orte des Empfängers, vielmehr bleibt auch für den Transport vom Bahnhof bis in die Wohnung des Empfängers der Frachtvertrag mit der Bahn maßgebend."

Diese Entscheidungen beruhen auf Art. 403 des HGB. — Da dieser aber nicht zu den Prohibitivbestimmungen des Art. 423 l. c. gehört, so können sich die Eisenbahnen durch Verträge von der Pflicht, das Gut in die Wohnung 2c. des Adressaten zu schaffen, befreien.

Alinea 4 dieses Paragraphen ist daher zu Recht bestehend. (Ruckdeschel, S. 120.)

„Der Umstand allein, daß der Adressat nach Zahlung der Fracht den Frachtbrief in Empfang genommen und den von ihm quittirten Avisbrief dem Frachtführer (Güterexpedition) ausgehändigt hat, kann nicht die Folge haben, daß nunmehr die Waare als an den Adressaten abgeliefert zu erachten ist." (Erk. des App.Ger. Köln v. 18. Mai 1864.) Wohl aber geschieht die „Aushändigung" durch solche konkludente Handlungen, welche den übereinstimmenden Willen dokumentiren, die Ge-

wahrsam bezw. Disposition vom Frachtführer auf den Empfänger zu übertragen. Die Ablieferung setzt nämlich keineswegs eine thatsächliche Uebergabe nothwendig voraus, kann vielmehr unzweifelhaft auch durch den Vertragswillen begründet werden, es erscheint daher vollkommen für statthaft, eine Vereinbarung dahin zu treffen, es solle zwar das Frachtgut als abgeliefert gelten, jedoch verpflichtet sich der Frachtführer, dasselbe weiter zu verwahren. Erk. des ROHGer. v. 25. Sept. 1874, Bd. 14 S. 293 (Eger, Bd. 2 S. 144).

Die Uebergabe des Frachtgutes unterwegs und während des Transports an eine Steuer-, Zoll- 2c. Behörde behufs einer vorübergehenden Revision 2c. ist nicht als Aushändigung im Sinne des Art. 403 HGB. zu betrachten (Erk. des ROHGer. v. 24. Juni 1874). Dagegen gilt die Uebergabe des Frachtguts am Ablieferungsorte und nach beendetem Transporte an eine Steuer-, Zoll- 2c. Behörde dann als Aushändigung im Sinne des Art. 403, wenn der Empfänger davon ordnungsmäßig in Kenntniß gesetzt worden ist. (Vergl. § 64 Alin. 3.)

Als „Ort der Ablieferung" (Art. 403) gilt in der Regel der nach dem Frachtvertrage (im Frachtbriefe) vereinbarte (an der Bahn gelegene) „Bestimmungsort".

Ist das Gut an einen andern, als den bedungenen Bestimmungsort transportirt worden (z. B. an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfangsbahnhof), dann hat der Frachtführer für den Schaden zu haften.

Empfänger im Sinne des Art. 403 ist nur der im Frachtbriefe bezw. Frachtvertrage oder durch nachträgliche Disposition des Absenders Bezeichnete (Erk. des ROHGer. v. 6. Nov. 1874 und 13. Sept. 1879).

Der Aushändigung an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger steht die Aushändigung an seinen Bevollmächtigten (Rollfuhrmann 2c.) gleich.

Der Empfänger ist nicht befugt, Frachtgut wegen Beschädigung zu abandoniren. Das sogenannte „Abandonsystem" wegen beschädigten Gutes ist dem HGB. fremd (Alin. 9 Nr. 4 dieses Paragraphen), der Adressat muß vielmehr trotz der Beschädigung das Gut unter Wahrung seiner bezüglichen Rechte abnehmen (Art. 407 und 408 HGB. — Erk. des ROHGer. v. 4. Nov. 1873), sonst geräth er in Annahmeverzug. Auch bei Verspätung steht ihm dieses Recht nicht zu, wenn noch nicht 4 Wochen seit Ablauf der Lieferfrist verflossen sind (§ 64 Alin. 4 BR.).

Alinea 1 Satz 2.

(Alin. 1 des Art. 402 HGB.) Es sind gesetzlich drei formelle Akte vorhanden, welche das Verfügungsrecht des Absenders (das ist derjenige, welcher den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat) nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte beenden, nämlich:

1. die Uebergabe des Frachtbriefes vom Frachtführer an den Empfänger;
2. die Anstellung der Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und des Gutes Seitens des Empfängers gegen den Frachtführer;

3. die Uebergabe des Gutes vom Frachtführer an den Empfänger.

Zu 1. Nicht jede Uebergabe des Frachtbriefes genügt, um das Verfügungsrecht des Absenders zu beenden, sondern nur diejenige Uebergabe, welche nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte erfolgt.

Zu 2. Das Klagerecht des Adressaten auf Uebergabe des Frachtbriefes und des Gutes beginnt erst nach Ankunft desselben am Bestimmungsorte. Bis zur Anstellung der Klage kann der Versender noch über das Gut verfügen und muß der Frachtführer einer solchen Disposition nachkommen. (Erk. des Stadtgerichts Berlin v. 2. Dez. 1865. EVZtg. 1866 S. 332.) Das Klagerecht des Empfängers besteht darin, daß er die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, geltend macht (Art. 405 HGB.). Ist das Gut in Verlust gerathen oder verschleppt, so beginnt das Klagerecht erst mit Ablauf der Lieferfrist. Der Zeitpunkt der Klageerhebung ist nach der CPO. v. 1. Okt. 1879 mit dem der Klagebehändigung, d. i. Zustellung durch den Gerichtsvollzieher oder Post identisch (Ruckdeschel, S. 129).

Zu 3. Ueber den Begriff „Uebergabe" vergl. Erl. zu Alin. 1 Satz 1 dieses Paragraphen.

Nach den preuß. konf. Expeditions-Vorschriften (§ 72) ist die Pfändung einer Sendung, deren Frachtbrief noch im Besitze der Eisenbahn ist, auf Anstehen eines Gläubigers des Adressaten, nicht zulässig, weil bis nach Einlösung des Frachtbriefes lediglich dem Absender das Verfügungsrecht zusteht und die Waare noch nicht in das Eigenthum des Adressaten übergegangen ist.

In Uebereinstimmung hiermit führt auch das Königl. Amtsgericht in Nordhausen in einem Erk. v. 30. Mai 1885 aus:

> „Bei der Zwangsvollstreckung in körperliche Sachen unterscheidet die CPO. ausdrücklich, ob sich die herauszugebende bezw. zu pfändende Sache im Gewahrsam des Schuldners — §§ 712, 769—771 — oder eines zur Herausgabe bereiten Dritten — § 713 — oder im Gewahrsam eines zur Herausgabe nicht bereiten Dritten befindet — § 772. — Während sich in den beiden erstgedachten Fällen die Pfändung durch Herausgabe bezw. Inbesitznahme der Sache vollzieht, steht dem Gläubiger im letzteren Falle nur die Befugniß zu, sich den Anspruch des Schuldners auf Herausgabe der Sache überweisen zu lassen. Maßgebend für die Art und Weise der zu bewirkenden Zwangsvollstreckung ist demnach nicht allein das Eigenthum, sondern auch der Besitz bezw. Gewahrsam der zu pfändenden Sache. Durch Uebergabe der Waare an den Frachtführer vollzieht sich zwar beim Distancekauf nach den Grundsätzen des Preuß. — § 128 I Allg. LR. — und des in dieser Beziehung eine spezielle Vorschrift nicht enthaltenden Handelsrechts der Eigenthumswechsel, nicht aber der Wechsel des Besitzes. Letzterer verbleibt vielmehr bis zur Aushändigung des Frachtbriefes beim Verkäufer, dessen späteren Anweisungen wegen

Zurückgabe des Gutes oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger der Frachtführer so lange Folge zu leisten hat, als er nicht den Frachtbrief nach Ankunft des Gutes am Orte der Abnahme übergeben hat — Art. 402 HGB. — Dies war im vorliegenden Falle noch nicht geschehen. Beklagter hatte demnach, da die Güterexpedition zu N. die Herausgabe der noch in ihrem Gewahrsam befindlichen Güter verweigerte, die Zwangsvollstreckung nach Vorschrift des § 272 CPO. dadurch zur Ausführung zu bringen, daß er sich den nach Art. 403 HGB. begründeten Anspruch des Schuldners auf Herausgabe überweisen ließ. Die vorzeitig vollzogene Pfändung ist nach Lage der Sache eine unrechtmäßige, Beklagter daher gehalten, in die Freigabe der qu. Ballen zu willigen. Nach §§ 137, 138 I 6 ALR. trifft aber den Beklagten auch die Verpflichtung, den durch die unrechtmäßige Pfändung verursachten Schaden zu ersetzen."

Der Umfang des Verfügungsrechtes des Absenders ist unbeschränkt. Hiernach darf der Absender nicht nur die Eisenbahn anweisen, das Gut zurückzugeben oder an einen anderen, als den bezeichneten Empfänger auszuliefern, sondern er ist befugt, ihr überhaupt jede beliebige Verfügung betreffs des Gutes zu geben, insofern dieselbe sich nur in den Grenzen des ursprünglichen Frachtvertrages hält und die vertragsmäßige Lage der Eisenbahn nicht verschlechtert (Eger, Bd. 2 S 117).

Diese Anweisungen können aber nur durch Vermittelung der Abgangsstation ertheilt werden (Alin. 2). Die Eisenbahn muß also die Verfügung des Absenders über das Gut — gleichviel ob es sich um Stückgut oder Wagenladungsgut handelt (Entsch. des ROHGer. Bd. 20 S. 404) — und ob es sich am Versandorte, unterwegs oder am Empfangsorte befindet, ausführen, wenn dies nach den Betriebseinrichtungen, Zollvorschriften ꝛc. ausführbar ist. (Ueber die zu erhebenden Gebühren s. § 60 Nr. 1 BR.)

Dagegen kann die Eisenbahn die bloße Anweisung des Absenders auf Rücktransport des Gutes nach der Versand- oder einer Zwischenstation, sowie den Seitwärts- oder Weitertransport über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus ablehnen, weil hierzu ein neuer Frachtvertrag erforderlich ist (Entsch. des ROHGer. Bd. 16 S. 195).

Bewirkt die Eisenbahn den Rücktransport ꝛc. auf die bloße Anweisung (also ohne Vertragsabschluß), so kann sie zwar entsprechende tarifmäßige Prämie ꝛc. vom Absender fordern, muß aber den Transport in Gemäßheit der Art. 422, 423 HGB. und § 50 Nr. 9 BR. ausführen. Zur Beschränkung ihrer Haftpflicht aus Art. 395 l. c. ist sie nicht befugt.

Im Widerspruche mit diesen Grundsätzen stehen — nach Eger, Bd. 2 S. 125 — die vom deutsch. Eisenb.-Verein erlassenen Vorschriften in Alin. 2 und 3 des Art. 27 des Uebereink. zum BR. Diese Vereinbarungen sind, da sie dem Art. 402 Alin. 1 HGB., sowie dem § 50 Nr. 9, § 59 Alin. 2 und § 60 Nr. 1 BR. widersprechen, gesetzlich und reglementarisch nicht zulässig.

Die vorstehenden Dispositionsbefugnisse des Absenders stützen sich auf das

BR. und Vereins-BR., ſtehen demſelben daher nur im Geltungsbereiche derſelben zu. Im Verkehr mit Nicht-Vereinsbahnen kommt es zunächſt auf den diesbezüglichen Inhalt des Verbandsreglements an. Iſt eine Beſtimmung hierüber oder wenigſtens dahin, daß der Transport auf der deutſchen Strecke nach deutſchem, auf der fremden Strecke nach fremdem Reglement zu beurtheilen ſei, nicht vorhanden, ſo iſt das Recht desjenigen Orts, an welchem der Frachtvertrag abgeſchloſſen worden iſt, für das Vertragsverhältniß allein entſcheidend, ſo daß auch von den Nichtvereinsbahnen die dem Verſender in § 59 BR. bezw. Art. 26—27 des Uebereink. eingeräumte Befugniß bezüglich des ihnen aus dem Vereinsgebiete zugekommenen Gutes anzuerkennen iſt.

Alinea 1 Satz 3.

Ertheilt der Abſender nachträgliche Anweiſungen wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung deſſelben an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, ſo muß er den Aufnahmsſchein oder das etwa ausgeſtellte Frachtbriefduplikat „auf Erfordern" zurückgeben, damit die Aufgabeſtation in der Lage iſt, zu prüfen, ob die nachträglich bei ihr angebrachte Anweiſung auch wirklich von dem Ausſteller des Frachtbriefes herrührt, welcher als Abſender allein jene Dispoſitionsbefugniß hat; denn die Abſendeſtation, bei welcher nach Alin. 2 allein nachträgliche Anweiſungen angebracht werden können, iſt dafür verantwortlich, daß der zur veränderten Dispoſition formell berechtigte Frachtbriefausſteller dieſelbe gegeben hat (Ruckdeſchel, S. 126).

Alinea 2.

Die nachträglichen Anweiſungen des Abſenders ſind an eine beſtimmte Form nicht gebunden. Sie können alſo Mangels beſonderer Verabredung mündlich, ſchriftlich, telegraphiſch, durch die Poſt oder beſondere Boten ꝛc. erfolgen und der Frachtführer muß dieſelben reſpektiren, ſobald er ſich die Gewißheit verſchafft hat, daß ſie wirklich vom Abſender herrühren. Weil aber dieſe Prüfung bei ausgedehnterem Verkehre ꝛc. eine ſehr ſchwierige iſt, ſo hat die Empfangsſtation Anweiſungen des Abſenders nur dann Folge zu leiſten, wenn ſolche an und durch die Aufgabeſtation gegeben wurden. Die Aufgabeſtation iſt alſo auch zur Vermittelung dieſer Anweiſungen verpflichtet. Die Eiſenbahn kann wohl von dieſer Beſtimmung abweichen (z. B. wenn Abſender und Empfänger notoriſch eine Perſon wären), ſie muß dies aber nicht thun.

Alinea 3.

Vergl. Erl. zu Alin. 1. — Mit dem Moment der Uebergabe des Frachtbriefes (nicht ſchon durch Zuſtellung eines Aviſo) wird — wie das Wort „nur" andeutet — der Empfänger ausſchließlich zur Dispoſition berechtigt; das Recht des Abſenders fällt mit dieſem Akte fort und kann nicht wieder aufleben, außer im Wege ausdrücklicher Ceſſion Seitens des Empfängers (Eger, Bd. 2 S. 124).

Die Eiſenbahn hat den Weiſungen des Empfängers auf Sicherſtellung des Gutes unterwegs (z. B. bei Froſt, Ueberſchwemmung ꝛc.) Folge zu geben, darf aber das Gut ohne Zuſtimmung des Abſenders nicht ausliefern. (Art. 404 HGB.)

Der Empfänger wird durch die Uebernahme des Frachtbriefes nicht verpflichtet, das Gut anzunehmen, die Fracht zu zahlen 2c., sondern erst (nach Art. 406 HGB.) durch Uebernahme des Gutes und Frachtbriefes. (Siehe jedoch Art. 313 und 383 HGB.)

Verfügt der Adressat die Weitersendung des Gutes, so schließt solche Disposition die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes in sich. Entsch. des ROHGer. v. 29. Juni 1877 (Ruckdeschel, S. 130).

Alinea 4

verpflichtet die Eisenbahn, dem Adressaten die Ankunft des Gutes anzuzeigen (Alin. 1). Diese Avisirungspflicht ist aber nur auf diejenigen Güter beschränkt, welche der Adressat selbst abholt bezw. abholen läßt. Dagegen ist die Eisenbahn betr. derjenigen Güter,

a) welche Bahnhof-restante, d. h. auf der Adreßstation dem Adressaten zur Verfügung gestellt sind,
b) deren Avisirung schriftlich verbeten ist,
c) welche die Eisenbahn dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt (Stückgüter, nicht auch Wagenladungsgüter),

zur Avisirung nicht verpflichtet.

Die Weigerung einer Bahn, nicht dem ein für alle Mal zur Empfangnahme der Avise und der Güter Bevollmächtigten zu avisiren, sondern nur dem Adressaten selbst, steht mit dem Reglement (§ 59) nicht im Widerspruch, welches nur die Avisirung an den Adressaten selbst vorschreibt (Pr. Min.Erl. v. 17. Sept. 1873 — Erk. des App.-Ger. Köln v. 13. Jan. 1875.) Siehe Erl. z. Alin. 7 — Seite 125.

Die Avisirung erfolgt in der Regel erst nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes, da eine verfrühte Avisirung die Eisenbahn zum Ersatze der entstandenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung des Gutes verpflichtet (§ 60 Nr. 3 Abs. 2).

Diese Vorschrift bezieht sich auf Frachtgut; für Eilgut ist eine besondere Avisirungs- bezw. Zuführungspflicht festgesetzt (Alin. 10).

Die Nachricht muß schriftlich erfolgen. Die Form ist der Eisenbahn-Verwaltung anheimgestellt, nur muß die Nachricht alle für die Empfangnahme wesentlichen Daten, Zeit, Ort, Quantität 2c. genau enthalten.

Für die Avisirung mittelst der Post dienen Postkarten und für die Avisirung durch Boten Avisbriefe.

Bei Avisirung durch die Post ist auf die postamtlichen Bestellzeiten und nach auswärts belegenen Orten auf den Postenlauf Rücksicht zu nehmen (vergl. § 67 der preuß. konf. Exped.-Vorschr.).

Die Hinterlegung von Briefen oder sonstigen Papieren in einem zu diesem Zwecke eingerichteten Fache des Adressaten in einem Post- oder Eisenbahn-Büreau gilt — nach einem Erk. d. ROHGer. Bd. 2 S. 169 — als schriftliche Benachrichtigung des Adressaten, nicht aber das Hineinstecken des Avisbriefes durch die Thürritze des verschlossenen Comtoirs des Adressaten (Eger, Bd. 2 S. 163).

Eine unrichtige Avisirung oder Frachtbriefzustellung hat dieselben Folgen, wie eine unterlassene.

Verschuldet der Versender oder Empfänger die unterlassene oder mangelhafte Avisirung selbst, dann ist die Eisenbahn nicht schadensersatzpflichtig.

Die Eisenbahn hat die Pflicht, den Adressaten event. durch Nachfrage bei der Ortspolizeibehörde am Ablieferungsorte auszumitteln. Für die hierdurch entstehende Verzögerung in der Ablieferung haftet die Eisenbahn nicht. (Ruckdeschel, S. 132.)

Die Kosten der Avisirung trägt der Empfänger (§ 67 der preuß. konf. Exped.-Vorschr. — Pr. Min.Erl. v. 4. April 1876).

Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, Lagergeld zu erheben, wenn die Abnahme des Gutes durch unfrankirte Absendung des Avisbriefes und der dieserhalb verweigerten Annahme desselben verzögert wird, weil — nach einem Erk. d. RÖHGer. Bd. 17 S. 424 — die Eisenbahnen usancemäßig verpflichtet sind, die Avisbriefe zu frankiren.

Alinea 5.

Die Eisenbahn ist befugt (nicht verpflichtet), besondere Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter zu bestellen. Dies wird überall da geschehen, wo ein lebhafter Stückgutverkehr herrscht.

Unter „Rollfuhrunternehmer" sind selbstständige Gewerbetreibende bezw. Frachtführer gemeint, zu deren Gewerbe das An- und Abfahren der Güter mit eigenen Transportmitteln und Unterorganen gehört (Eger, Bd. 2 S. 167), die Bahn haftet aber für dieselben wie für ihr eigenen Leute (§ 63 BR).

Werden die Güter — bemerkt Ruckdeschel S. 133 — dem bahnseitig angestellten Rollfuhrunternehmer nicht ausgehändigt, sondern dem Adressaten lediglich avisirt, so hat derselbe die Abholung selbst zu besorgen; bedient er sich hierbei nach Privatübereinkommen der Rollfuhrunternehmer, so haftet die Bahn nicht mehr. Entscheidend ist also, ob die Bahn die Güter dem Rollfuhrunternehmer überweist oder nicht, sei es auch nur durch Aushändigung der Papiere.

Ist der Transport in solchem Falle als von der Eisenbahn bis an die Wohnung oder an das Geschäftslokal des Empfängers präsumtiv übernommen zu betrachten, so haftet die Bahn natürlich auch für den Transport vom Bahnhof an die Wohnung des Adressaten nur nach den Bestimmungen des Reglements, indem dann durch die Rollfuhr nur der der Eisenbahn-Verwaltung obliegende Transport vollendet wird. Ob dann der Rollfuhrunternehmer direkt belangt wird, oder die Bahn, ist bezügl. der Höhe des Schadensersatzes gleichgültig. (Entsch. d. RÖHGer. Bd. 7 S. 102 — § 65 Abs. 2.)

Alinea 6.

Die Gebühren-Taxe muß in der üblichen Form der Bekanntmachungen ꝛc. in den dem Publikum zugänglichen Theile der betr. Güter-Expedition aushängen; auch der Fuhrknecht muß solche bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen.

Die Rollgebühren müssen getrennt von der eigentlichen Fracht in dem

Tarife ausgeworfen werden. Die Einrechnung derſelben in die Tarife iſt daher an ſich unſtatthaft (Erl. des REA. v. 25. Mai 1874 und Pr. Min.Erl. v. 8. Juni 1874).

Die Eiſenbahn iſt — nach einem Erk. d. ROHGer. v. 21. Dez. 1878 — verpflichtet, für das dem bahnſeitig angeſtellten Rollfuhrunternehmer auf dem Wege von der Wohnung des Abſenders bis zur Bahn geſtohlene Gut den reglementmäßigen Entſchädigungsbetrag zu zahlen.

Alinea 7.

Der Empfänger iſt nicht verpflichtet, ſich der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zu bedienen, er muß aber, wenn er das Gut ſelbſt abholen oder durch andere Unternehmer abholen laſſen will, dies der Güter-Expedition vor Ankunft des Gutes ſchriftlich anzeigen; die Legaliſirung der Unterſchrift kann verlangt werden.

Eine ſchriftliche Anzeige iſt erforderlich, damit die Bahn-Verwaltung ein Beweismittel in Händen hat.

Da die Ankunft des Gutes ſich aber im Voraus ſchwer beſtimmen läßt, pflegen die größeren Güter-Empfänger bei Selbſtabholung und bei Abholung durch andere Unternehmer eine Vollmacht generell und ein für alle Mal bei der betr. Güter-Expedition niederzulegen.

Nach den preuß. konf. Exped.-Vorſchr. (§ 67) ſind die Aviſe über dieſe Güter nicht dem Adreſſaten, ſondern dem zur Abnahme Bevollmächtigten zuzuſtellen, welcher auch den Empfang derſelben zu beſcheinigen hat.

In Preußen iſt dieſe Vollmacht ſtempelpflichtig.

Bezüglich der Stempelpflichtigkeit der Vollmachten zur Güterabfuhr ꝛc. durch dritte Perſonen iſt — nach den preuß. konf. Exped.-Vorſchr. (§ 67) — im Königreich Preußen Folgendes zu beachten:

a) Die Vollmachten, welche von den Güter-Empfängern (Adreſſaten an dritte Perſonen, Fuhrleute, Spediteure ꝛc.) zum Behufe der Empfangnahme der Avisbriefe und der angekommenen Güter für ſie bezw. der Quittungsleiſtung hierüber ertheilt werden, ſind dem geſetzlichen Stempel unterworfen (in Preußen 1,50 Mark).

b) Briefliche Benachrichtigungen, welche von den Adreſſaten in gleichem Sinne an die Güter-Expeditionen gerichtet werden, ſind als ſtempelpflichtige Vollmachten zu behandeln; neben denſelben ſind beſondere Vollmachten nicht erforderlich.

c) Schriftliche Mittheilungen über ſtattgefundene Vollmachtsertheilung wegen Empfangnahme eingehender Güter ſind in dem Falle nicht ſtempelpflichtig, wenn die Vollmacht ſelbſt mit dem vorgeſchriebenen Stempel belegt iſt.

d) Aviſe oder ſonſtige Schriftſtücke, in welchen die Adreſſaten im Einzelfalle (alſo nicht allgemein) die Anweiſung ertheilen, dem Ueberbringer derſelben ein beſtimmt bezeichnetes Gut auszuhändigen, ſind als Vollmachten nicht anzuſehen und daher nicht ſtempelpflichtig.

e) Außerdem ſind Stempel nicht zu verwenden:

α. zu Mittheilungen der Güter-Empfänger, daß sie sich die Avisirung ihrer Güter oder auch die Expreßavisirung verbitten, beschränken oder eine bestimmte Form der Avisirung vorschreiben;

β. in den Fällen, wo der Versender das Gut an seine eigene Adresse gestellt hat und die Auslieferung der Sendung an einen Dritten verfügt.

f) Geben mehrere Güter-Empfänger ein und demselben Fuhrmann 2c. Vollmacht in einem Dokument (Kollektiv-Vollmacht), so ist der Stempel so vielmal zu verwenden, als Vollmachtgeber vorhanden sind. Es genügt also nicht, wenn solche gemeinsame Vollmachten nur mit einem Stempel belegt werden.

Nur in dem Falle, daß mehrere Vollmachtgeber in einem Sozietäts-Verhältnisse stehen und daher nur ein Rechtsgeschäft beurkunden, z. B. wenn mehrere Personen als Gesellschaft ein Baugeschäft, eine Zuckerfabrik und dergleichen betreiben, und die Vollmacht von sämmtlichen Interessenten unterzeichnet ist, genügt ein Stempel.

g) Soweit es für nothwendig erachtet wird, sind die Vollmachts-Unterschriften beglaubigen zu lassen. Von Anforderung einer gerichtlichen oder notariellen Beglaubigung ist jedoch abzusehen, da derartige Beglaubigungen einem Stempel unterliegen. Es ist daher event. nur Beglaubigung durch die Ortspolizeibehörde zu verlangen, welche einem Stempel nicht unterliegt.

h) Der Mangel eines Stempels bei stempelpflichtigen Schriftstücken beeinträchtigt die Gültigkeit der letzteren zwar nicht; die Vollmachts-Aussteller bezw. deren Beauftragte sind durch die Güter-Expedition jedoch umgehend und zur Ersparung von Portokosten möglichst mündlich von der Nothwendigkeit der Stempelverwendung und den Folgen der Nichtbeibringung des Stempels in Kenntniß zu setzen.

Wird der Stempel gleichwohl innerhalb 14 Tagen nicht beigebracht, so ist von den Expeditionen unter Beifügung der betreffenden Vollmachten Anzeige zu erstatten.

i) Zur Kassirung der Stempelmarken sind die Expeditionen nicht befugt. Bei Einzel-Vollmachten ist der Stempel vom Vollmachtgeber, bei Kollektiv-Vollmachten aber von der Steuerbehörde (Haupt-Steueramt, Unter-Steueramt oder Stempel-Distribution) beikassiren zu lassen.

Die Kassirung der Stempel durch die Vollmachtgeber muß in der Weise erfolgen, daß auf dem unteren Theil der Marke der Anfangsbuchstabe des Wohnorts des Vollmachtgebers, das Datum, an welchem die Marke aufgeklebt wird, in Ziffern und der volle Name oder die Firma zu bemerken ist.

Wie z. B. „B. 2./6. 85
Vor- und Zuname."

Sollte die Größe der Marke nicht ausreichen, so genügt es, wenn nur

ein Theil des Vermerks auf die Marke selbst, der andere Theil aber auf das die aufgeklebte Marke umgebende Papier gesetzt wird.

Der Vermerk muß deutlich und ohne Rasur geschrieben werden.

k) Vollmachten, welche im Auslande ausgestellt sind, werden für das Inland erst dann stempelpflichtig, wenn davon im Inlande öffentlicher Gebrauch gemacht wird.

l) Die Aufbewahrung der Vollmacht erfolgt in besonderen Akten.

Alinea 8

schließt die Selbstabholung der Güter von dem Güterschuppen bis zur Ueberführung in die Lokale ꝛc. der Steuer-Verwaltung (nicht auch zu städtischen Niederlagen behufs Erhebung der städtischen Gefälle) aus; von dort aber bis zur Behausung des Empfängers können nach beendeter steueramtlicher Abfertigung die fakultativen Vorschriften der Alin. 5—7 wieder Anwendung finden.

Die Bestimmung in Alin. 8 ist obligatorisch und bezweckt, die Umgehung der steueramtlichen Vorschriften zu verhüten.

Nach erfolgter Vorführung der Güter bei der Zollbehörde kann die Zollabfertigung den Bevollmächtigten des Adressaten überlassen werden. (Vergl. Eger, Bd. 2 S. 174.)

Die Eisenbahn ist bei Sendungen, welche Bahnhof-restante gestellt sind, weder zur Avisirung noch zur Ausforschung des Empfängers verpflichtet. Nach Ablauf der Lagerfrist kann die Eisenbahn-Verwaltung den Verkauf des Gutes behufs Deckung der Fracht ꝛc. bewirken. (s. § 61.)

Alinea 9.

Vor Bezahlung der Fracht braucht die Eisenbahn-Verwaltung das Gut nicht auszuliefern.

Im Streitfalle findet § 61 BR. Anwendung und kann der Verkauf des Gutes Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bewirkt werden. (Entsch. d. RHGer. Bd. 2 S. 138.) Die Weigerung des Empfängers, die Fracht zu zahlen, steht der Weigerung zur Empfangnahme gleich. (Entsch. des RHGer. Bd. 2 S. 416.) Die Eisenbahn-Verwaltung hat vor Einlösung des Frachtbriefes kein Recht, dem Empfänger die innere Besichtigung des Gutes zu gestatten; es kann dies nur mit Zustimmung des Versenders geschehen, da der Empfänger erst disponiren kann, wenn ihm nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief übergeben ist; die äußere Besichtigung ist zulässig. (EVZtg. 1866 S. 256.)

Die Bestimmung über die Form der Empfangsbescheinigung erschien nothwendig, um mancherlei Mißbräuchen vorzubeugen, welche durch Benutzung vorgedruckter Quittungsformulare mit Verzichtleistungen von oft nicht gleich zu übersehender Tragweite geübt waren.

Alinea 9 Nr. 1.

Die „lagerzinsfreie Zeit" ist in dem Tarife jeder einzelnen Bahn festzustellen und darf nicht weniger als 24 Stunden betragen. Nur in den Fällen des § 60 Ziffer 6 darf eine Beschränkung dieser Abnahmefrist stattfinden.

Alinea 9 Nr. 2.

Jeder Bahnverwaltung ist es freigestellt, durch besondere Vorschriften die Abnahmefrist für Wagenladungsgüter oder solche Güter, welche nach den Allgem. Deutsch. Tarif-Vorschriften von dem Adressaten selbst abzuladen sind, beliebig festzusetzen. Die festgesetzte Frist muß aber in der (in Nr. 2) vorgeschriebenen Form öffentlich bekannt gemacht werden.

Alinea 9 Nr. 3.

„Zwischenfallende" Sonn- und Festtage (d. h. solche, welche zwischen Ankunft des Gutes bezw. Avisirung und Ablauf der Abnahmefrist fallen) werden nicht mit gerechnet.

Alinea 9 Nr. 4.

Die Annahme des angekommenen Theils einer Sendung darf nicht verweigert werden, wenn dieser als ein selbstständiges Ganze gebraucht werden kann. Wegen des nicht oder verspätet angekommenen Theils hat der Empfänger Entschädigung nach Maßgabe des Reglements zu beanspruchen. Es werden auch diejenigen Mehrkosten zu vergüten sein, welche den Empfänger durch das Abholen der vereinzelt anlangenden Theile der Sendung entstehen. (Vergl. Alin. 1 Satz 1 dieses Paragraphen und § 64 BR. wegen beschädigten und verspätet gelieferten Gutes.)

Alinea 10.

Die Pflicht der Eisenbahnen zur Avisirung und Zuführung der Eilgüter richtet sich — wie Eger, Bd. 2 S. 186 bemerkt — lediglich nach den allgemeinen in Alinea 4—8 für gewöhnliches (Fracht-) Gut gegebenen Vorschriften.

Insoweit also hiernach Eilgüter nicht zu avisiren sind (restante gestellte, zuzuführende, solche, deren Avisirung verbeten ist 2c.), findet auch auf sie die zweistündige Avisirungsfrist des Alin. 10 keine Anwendung, ebenso auf abzuholende nicht die sechsstündige Zuführungsfrist.

Eilgüter, welche abgeholt werden, unterliegen vielmehr, da Alin. 10 nur von der Avisirung und Zuführung handelt, den in Alin. 9 vorgeschriebenen allgemeinen Abnahme- bezw. Abholungsfristen.

Als „außergewöhnliche Verhältnisse" werden diejenigen zu gelten haben, unter welchen die Festsetzung und Publikation von Zuschlagsfristen (§ 57 Alin. 3 und 8, § 58 Alin. 1 und § 60 Nr. 6) vorbehalten ist.

Liegen solche Ausnahmefälle nicht vor, so sind jene Fristen (von 2 bezw. 6 Stunden) als Maximalfristen anzusehen, innerhalb deren die Avisirung bezw. Zuführung bewirkt sein muß, und zwar von der Ankunft, nicht von der Bereitstellung an gerechnet.

Bei den nach 6 Uhr Abends angelangten Eilgütern beginnt der Lauf der Avisirungs- bezw. Zuführungsfrist erst am andern Morgen mit Beginn der Expeditionsstunden.

Fällt der Ankunftstag oder „der folgende Morgen" auf einen Sonn- oder Festtag, so wird die Avisirung demungeachtet erfolgen müssen, da sowohl Alin. 2 des § 56 wie Alin. 9 Nr. 3 dieses Paragraphen nur von der Ver-

abfolgung bezw. Annahme sprechen; die Zuführung kann alsdann verschoben werden, wenn sie nicht in der gemäß Alin. 3 des § 56 bestimmten Zeit zu ermöglichen ist.

Wie der Schlußsatz besagt, hat Alin. 10 nur die Fälle im Auge, in denen Eilgut früher auf der Bestimmungsstation eintrifft, als für die Innehaltung der Lieferfrist unumgänglich nothwendig war. Die für die Lieferfristen getroffenen Bestimmungen (§ 57) sollen durch die Vorschrift nicht berührt werden.

Obligatorisch ist sie also nicht und kann Schadensersatz wegen unterlassener Avisirung oder Zuführung, solange die Lieferfrist nicht überschritten ist, nicht beansprucht werden. (Anderer Ansicht Eger — Bd. 2 S. 187 — welcher die Schadensansprüche wegen Ueberschreitung der Fristen des Alin. 10 für begründet hält.)

Dagegen kann die Eisenbahn sich nicht auf diese Vorschrift berufen, wenn die Lieferfrist eines erst nach 6 Uhr Abends eingetroffenen Eilguts mit der folgenden Mitternacht abläuft (Ruckdeschel, S. 138).

Alinea 11—13.

Die Alin. 11, 12 und 13 beruhen auf den Bestimmungen des österreich.-ungar. Reglements, sowie auf den Beschlüssen der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom Januar 1873.

Der Empfänger kann die Nachwiegung der Güter nur auf dem Bahnhofe verlangen. Bei bahnamtlicher Zuführung der Güter aber ist die Bahnverwaltung verpflichtet, auf Verlangen das Gut bei der Behausung des Empfängers wiegen oder event. zu diesem Behufe auf den Bahnhof zurückschaffen zu lassen.

Macht der Empfänger von dem ihm durch Alin. 11—13 eingeräumten Rechte keinen Gebrauch, so ändert sich — wie Ruckdeschel, S. 139 bemerkt — die Rechtslage des Empfängers weder gegenüber den Versender, noch gegenüber der Eisenbahn. Das Nichtverlangen der Nachwiegung benimmt ihm sein Recht auf Schadensersatz nicht. Entdeckt er jedoch später ein Gewichtsmanko und will er deswegen Ersatzansprüche geltend machen, so muß er selbstverständlich nachweisen, daß das Manko während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung von Seite der Bahn, also nicht etwa erst nach der Empfangnahme von seiner Seite entstanden ist (s. § 64).

Ergiebt die Nachwiegung, daß ein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht nicht vorhanden ist, so hat der Adressat alle der Eisenbahn durch sein Verlangen erwachsenen Unkosten, auch die für Benutzung der fremden Waage, zu tragen.

Das Gleiche gilt, wenn die Eisenbahn ein bestimmtes Mindergewicht bereits anerkannt und Entschädigung zugesichert hat, der Adressat jedoch trotzdem die Nachwiegung verlangt und diese kein höheres Mindergewicht ergiebt, als die Eisenbahn bereits anerkannt hat.

§ 60. Lagergeld und Konventionalstrafe.

1. Wer ohne die im § 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmäßige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe ein Lagergeld erheben lassen. Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. § 56 am Schluß) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Konventionalstrafe zu entschädigen, sofern sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

3. Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachge-

wiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung resp. Abgabe bereit gestellt ist.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 59 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld, oder als Wagen-Strafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagen-Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagen-Strafmiethe, und wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Lagerfristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im § 57 al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

Erläuterungen.

Vergl. zu Nr. 1 und 2 Abs. 1 HGB. Art. 402 in Verbindung mit 404; zu Nr. 3—6 HGB. Art. 403. —

Nr. 1.

Alinea 1. Die Vorschrift des Alin. 1 findet Anwendung, gleichviel ob ein Eisenbahnfrachtvertrag gemäß § 49 BR. bereits abgeschlossen ist oder nicht, und bezieht sich nur auf Fälle freiwilligen Rücktritts des Absenders, d. h. auf solche, in denen der Absender (ohne die im § 58 erwähnten Veranlassungen) lediglich aus geschäftlichen 2c. Gründen den Transport aufgiebt.

Waren die Wagen, in denen die Güter verladen waren, bestellt, so kann noch Wagenmiethe von der Eisenbahn gefordert werden, da alsdann eine Kombination der Fälle Nr. 1 und Nr. 2 vorliegt. (Vergl. Eger, Bd. 2 S. 200).

Die zu erhebenden Gebühren müssen im Tarife vorgesehen sein.

Der Zeitpunkt der Auflieferung ist bei Berechnung des Lagergeldes gleich-

gültig. Der Tag der Auflieferung ist der erste, für welchen Lagergeld zu zahlen ist, der Tag der Zurücknahme der letzte (Ruckdeschel, S. 142).

Alinea 2. Ueber nachträgliche Anweisungen des Versenders oder Empfängers auf Rückgabe des Gutes vor der Bestimmungsstation vergl. Alin. 1 und 2 des § 59 BR.

Außer der in Alin. 2 festgesetzten Entschädigung (Differenzfracht und Reugeld) können weitere Ansprüche von der Bahn-Verwaltung nicht erhoben werden.

Das Reugeld muß tarifmäßig festgesetzt sein.

Die Bahn hat nur solchen Anweisungen auf Rückgabe des Guts zu genügen, welche der Absender von der Versandstation aus ergehen läßt und welche ihre vertragsmäßige Lage nicht verschlechtert. Leistet die Bahn der Anweisung des Absenders keine Folge, obwohl die Rückgabe des Guts unterwegs nachweislich ohne Beschwerde der Bahn möglich war, so macht sich dieselbe haftbar. (Eger, Bd. 2 S. 202.)

Nr. 2.

Alinea 1. Die beiden (in Nr. 2) angeführten Verzögerungsursachen sind nicht erschöpfend, es kann daher die Eisenbahn-Verwaltung auch bei Eintritt anderer Verzögerungen Lagergeld erheben. (§§ 51 und 55 BR.)

Die Höhe des Lagergeldes wird durch den Tarif bestimmt.

Ein unverschuldeter oder unfreiwilliger Verzug des Absenders berechtigt jedenfalls zur Erhebung von Lagergeld nicht.

Die lagerzinsfreie Auflieferungszeit beträgt 24 Stunden. Sonn- und Festtage werden, falls sie in die ersten 24 Stunden fallen, nicht mitgerechnet.

Bis zur vollständigen Auflieferung des Gutes und zur Abstempelung des richtig gestellten Frachtbriefes haftet die Bahn für das aufgelieferte Gut nur als Verwahrerin, also für Arglist und grobes Verschulden. —

Die Eisenbahn kann eine Konventionalstrafe von demjenigen einziehen, der

a) Wagen zum Transport selbst zu verladener Güter bestellt,

b) dieselben nicht in der vorgeschriebenen Frist ordnungsmäßig beladet,

c) die Güter nicht zur Abfertigung bringt.

Zu a) Bei nicht bestellten Wagen kann hiernach keine Konventionalstrafe, sondern nur Lagergeld erhoben werden. (Nr. 1 Alin. 1.)

Zu b) Die Beladung des Wagens muß den Bestimmungen des BR. (§ 48) und den übrigen Transport-Vorschriften (Obligatorische Bestimmungen für die Verladung von Brettern 2c.) entsprechen.

Zu c) Um die Sendung expediren zu können, ist die Uebergabe eines korrekt ausgefertigten Frachtbriefes, der Zollpapiere 2c. erforderlich.

Die Höhe der Konventionalstrafe (die der Wagenlauf- und Strafmiethe entspricht) wird durch den Tarif bestimmt.

Ein anderer Ersatzanspruch steht der Bahnverwaltung nicht zu.

Die Kautionsforderung wird in der Regel nur dann gestellt, wenn der Besteller der Bahnverwaltung nicht die erforderliche Sicherheit für die event. Erlegung der Strafe bietet. (Vergl. § 53 der preuß. konf. Exped.-Vorschriften.)

Der säumige Versender hat neben der Konventionalstrafe noch die Kosten der Ent- oder Umladung des Gutes, falls solche angeordnet wird, zu tragen und setzt sich außerdem der Entziehung des entladenen Wagens aus. Das entladene Quantum lagert gegen ein Lagergeld auf Gefahr des Versenders. Die Bahn hat in solchem Falle nur die Pflichten eines Verwahrers. Bei mangelnden oder unzureichenden Räumlichkeiten muß dieselbe gemäß § 61 Alin. 1 Satz 2 BR. verfahren.

Alinea 2. Eine feste Zusage der Gestellung von Wagen wird wohl erst dann stattfinden, wenn die bestellten Wagen auf der Station vorhanden sind. (Vergl. § 53 der preuß. konf. Exped.-Vorschriften.)

Sind die Wagen

a) fest zugesagt (d. h. das bestimmte und ausdrückliche Versprechen gegeben, die Wagen zur geforderten Zeit zu stellen), aber

b) nicht rechtzeitig gestellt (d. h. die Wagen nicht an dem Tage bezw. zu der Stunde, zu dem Zuge 2c. gestellt, zu welchem sie zugesagt waren),

so ist die Bahn zur Zahlung desjenigen Konventionalstrafenbetrages verpflichtet, welchen gemäß Alin. 1 die Bahn erhoben haben würde, wenn der Besteller ihr gegenüber sich im Verzuge befunden hätte.

Ein weiterer Ersatzanspruch ist unbegründet.

Nr. 3.

Alinea 1. Wenn das Gut nicht innerhalb der durch das Reglement vorgeschriebenen, lagerzinsfreien Zeit gegen Zahlung der Fracht und sonstigen Spesen abgeholt (bei Selbstabholung) oder angenommen (bei Zuführung) wird, kann die Bahn das tarifmäßige Lagergeld erheben. Auch kann dieselbe in solchem Falle gemäß § 61 BR. verfahren.

Nach dem Pr. Min.Erl. v. 10. Febr. 1881 ist die lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güter-Empfänger verlängert worden, welche mehr als 7,5 Km. von der Station entfernt wohnen und ungünstige Kommunikationen bezw. Postanschlüsse von und nach derselben haben. — In Erweiterung dieser Bestimmung ist durch Min.Erl. v. 4. Nov. 1885 gestattet, daß ausnahmsweise, wenn durch die örtlichen Verhältnisse die rechtzeitige Abholung der Stückgüter besonders erschwert wird, beim Vorhandensein ausreichenden Schuppenraums von der Berechnung des Lagergeldes für Stückgüter selbst dann abgesehen werden kann, wenn die Abholung derselben wöchentlich nur zweimal in Zwischenräumen von 3 und 4 Tagen erfolgt.

Die bezüglichen Ausnahmebestimmungen sind durch Aushang am Schalter bekannt zu machen.

Alinea 2 hat sowohl auf Stückgüter, wie auf Wagenladungsgüter Bezug.

Die Kosten vergeblicher Abholung, welche die Bahn zu ersetzen hat, müssen „nachgewiesen", also genau spezialisirt und substantiirt sein.

Es sind auch nur die angemessenen Kosten zu ersetzen, d. h. solche, welche nach Lage der Sache und den bestehenden Verkehrseinrichtungen ver-

nünftigerweise aufgewendet werden durften (Miethe der Transportmittel, Futter und Verpflegung der Transportthiere, Lohn des Begleitpersonals ꝛc.).

Nr. 4.

Diese Bestimmung findet auch dann Anwendung, wenn die Beladung des Wagens bahnseitig erfolgt ist.

Für den Fall nicht rechtzeitiger Ausladung und Abholung angekommener Güter aus dem Wagen kann die Bahn — wie in Nr. 2 Satz 2 — entweder das auf Kosten des Empfängers resp. Versenders Entladene bei sich lagern lassen und dafür Lagergeld erheben, oder sich der weiteren Obhut in Gemäßheit des § 61 BR. entziehen. Die Bahn hat auch hier nur die Pflicht eines Verwahrers.

Nr. 5

enthält Vorschriften für solche Güter, welche (wegen mangelhafter Adresse ꝛc.) nicht avisirt werden können.

Zur Vermeidung von Willkürlichkeiten bei der Berechnung des Lagergeldes und der Wagenmiethe für solche Güter soll die straffreie Frist besonders festgesetzt werden. (Vergl. auch Erl. des REA. v. 5. Nov. 1877.)

Für die zu erhebenden Lagergelder und Wagenmiethen haftet das Gut nicht als „Pfand", wenn ein Frachtvertrag, wie in Nr. 1 und 2 dieses Paragraphen, nicht zu Stande kommt, da das gesetzliche Pfandrecht aus Art. 409 nur die durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen des Frachtführers umfaßt.

Das durch die bayerischen Zusatz-Bestimmungen (zu § 60) konstituirte Pfandrecht für Lagergelder und Wagenstrafmiethen bei nicht perfekt gewordenem Frachtvertrage ist daher nicht identisch mit dem gesetzlichen Pfandrechte aus Art. 409, sondern ein vertragsmäßiges, mit dem dem Frachtvertrage vorausgehenden Verwahrungsvertrage verbundenes. Den preußischen Zusatz-Bestimmungen fehlt eine derartige Stipulation. (Vergl. Eger, Bd. 2 S. 214.)

Die Bestimmungen über die Dauer und Geltendmachung des Pfandrechts enthalten die Art. 410 bis einschließlich 412 HGB.

Nr. 6.

Alinea 1. Die Bestimmungen über die Höhe, sowie über die Art und Weise der Berechnung der in den vorangehenden Nummern bezeichneten Lagergelder und Wagenstrafmiethen müssen im Tarife festgesetzt und gehörig publizirt sein.

Alinea 2. Diese Vorschrift bezweckt, bei Gefährdung des geregelten Verkehrs durch große Güteranhäufungen mittelst einer Verschärfung der Strafgelder und Verkürzung der Lager- (wohl Lade-) Fristen eine schnellere Räumung der Güterschuppen und Cirkulation der Wagen zu bewirken.

Die in Alin. 3 und 4 des § 57 festgesetzten Bedingungen (Genehmigung der Aufsichtsbehörde und gehörige Publikation) finden auch auf die hier vorliegenden Fälle Anwendung.

§ 61. Verfahren bei Ablieferungs-Hinderniſſen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, ſowie ſolche, welche unter der Adreſſe „Bahnhof restante" länger als die durch die beſonderen Vorſchriften nachgelaſſene Friſt nach der Ankunft ohne geſchehene Meldung des Empfängers daſelbſt gelagert haben, lagern auf Gefahr und Koſten der Verſender, welche mit thunlichſter Beſchleunigung hiervon zu benachrichtigen ſind. Auch hat die Eiſenbahn das Recht, ſolche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Koſten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr deſſen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und ſie da zur Dispoſition des Verſenders unter ſofortiger Benachrichtigung deſſelben zu ſtellen.

Die Eiſenbahn iſt berechtigt, Güter, deren Beſtimmungsort nicht an der Eiſenbahn gelegen iſt, mittelſt eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Beſtimmungsorte auf Gefahr und Koſten des Verſenders weiterbefördern zu laſſen, wenn nicht wegen ſofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Abſender oder Empfänger Verfügung getroffen iſt. Daſſelbe gilt von Gütern, deren Beſtimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eiſenbahnſtation iſt.

Die vorſtehende Beſtimmung findet keine Anwendung, ſoweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach ſeitwärts belegenen Orten beſtellt hat (cfr. § 59).

Der Verſender erklärt ſich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverſtanden, daß die Eiſenbahn Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich iſt, wenn ſie dem ſchnellen Verderben ausgeſetzt ſind, oder endlich ſolche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Verſender bei verweigerter Abnahme ſeitens des Adreſſaten, oder im Falle, daß der Adreſſat nicht zu ermitteln iſt, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit beſtmöglichſt und zwar Güter, die dem ſchnellen Verderben ausgeſetzt ſind, ohne Verzug, alle anderen aber früheſtens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Verſender nicht zu ermitteln iſt.

Herrenloſe Güter, welche ſich im örtlichen Bezirk der Eiſenbahn vorfinden, unterliegen den Beſtimmungen des § 33.

Erläuterungen.

Vergl. zu Alin. 1, 4, 5 und 6 Art. 407 HGB.; zu Alin. 2 und 3 Art. 430 und 431 HGB. —

Da Art. 407 keine Verpflichtung auferlegt, ſondern dem Ermeſſen der Betheiligten anheim ſtellt, ob ſie von demſelben Gebrauch machen wollen, auch nicht zu den Prohibitivbeſtimmungen des Art. 423 HGB. gehört, ſo ſind die Eiſenbahnen nicht verpflichtet, das Verfahren des Art. 407 eintreten zu laſſen und ſind die an Stelle des letzteren im BR. gewählten Normen vollkommen zu Recht beſtehend (Entſch. des RHGer. Bd. 8 S. 329 und Bd. 12 S. 116). Namentlich iſt zweifellos, daß die Veräußerungsbefugniß des Frachtführers, welche ihm Art. 407 und 409 HGB. einräumt, für die Eiſenbahnen zufolge Art. 423 HGB. durch Vertrag (Reglement) erweitert werden kann. (Vergl. Ruckdeſchel, S. 152.)

Alinea 1

bezeichnet vier Ablieferungshinderniſſe.

1. Wenn die Abnahme (bei Selbſtabholung) oder die Annahme (bei bahnſeitiger Zuführung) verweigert wird.

   Der Weigerung des Empfängers gegenüber der angebotenen Aushändigung des Frachtgutes, die kontraktlichen Gegenleiſtungen zu erfüllen (Zahlung der Fracht ꝛc.) ſteht der Annahmeverweigerung gleich.

   Die Ab- oder Annahme des Gutes kann wegen Beſchädigung oder verſpäteter Lieferung deſſelben nicht verweigert werden. Der Abſender trägt alſo die Folgen einer verzögerten oder unterlaſſenen Dispoſitionsertheilung. (Vergl. Erl. zu § 59.)

2. Wenn die Ab- oder Annahme nicht rechtzeitig bewirkt wird.

   Vergl. Erl. zu Nr. 3 und 4 des § 60.

3. Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden.

   Hierher werden die Fälle zu rechnen ſein, welche in der Perſon des Empfängers liegen, insbeſondere wenn der Empfänger nicht zu ermitteln iſt, ſei es infolge unrichtiger Adreſſe, inzwiſchen erfolgter Entfernung ꝛc., wenn höhere Gewalt (Ueberſchwemmung ꝛc.) die Abgabe unthunlich macht.

   Die Eröffnung des Konkurſes über das Vermögen des Adreſſaten kann nicht als Ablieferungshinderniß aufgefaßt werden. (Eger, Bd. 2 S. 440.)

4. Wenn Bahnhof-reſtante Güter über die zuläſſige Friſt nach der Ankunft ohne geſchehene Meldung des Empfängers gelagert haben.

   Dieſer Fall iſt — nach Entſch. des RHGer. Bd. 8 S. 320 — nur eine beſondere Geſtaltung des zweiten Falles (Nr. 2).

   Die Abnahmefriſt beginnt bei dieſen Gütern mit der Ankunft des Gutes. (Vergl. Erl. zu Alin. 6 (7) des § 57.) —

Güter, bei welchen die vorbezeichneten Ablieferungshinderniſſe eintreten, können:

1. Auf Gefahr und Koſten des Verſenders auf der Bahnſtation lagern.

Die Bahn hat dann

a) nur als Depositarin (Verwahrerin) zu haften, wenn das Gut in ihrem Verwahrsam verbleibt;

b) das Recht, Lagergeld zu berechnen;

c) nicht aber die Verpflichtung, das Gut besser zu schützen, als ihr während des Transports vertragsmäßig oblag (Entsch. des ROHGer. Bd. 11 S. 290);

d) aber die Verpflichtung, den Absender mit thunlichster Beschleunigung von dem Ablieferungshinderniß zu verständigen.

2. (Nach Satz 2 Alin. 1 des § 61) unter Nachnahme ihrer auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und dort zur Verfügung gestellt werden.

Hierzu wird bemerkt, daß:

a) die Abgabe derartiger Güter bereits nach 24 Stunden erfolgen kann;

b) eine Rücksendung des Gutes ohne Auftrag des Absenders nicht erfolgen darf;

c) die Werthdeklaration bei Rück- oder Weitersendung des Gutes so lange fortbesteht, bis das Gut abgeliefert ist; dagegen ist die Lieferzeit-Interesse-Deklaration vom Zeitpunkt des Eintreffens des Guts am ursprünglichen Bestimmungsorte als erloschen zu betrachten, insofern der Versender nicht andere Ordre ertheilt;

d) mit der Abgabe des Gutes an den Spediteur das Frachtgeschäft für die Bahn als vollständig erledigt anzusehen ist.

3. Außergerichtlich verkauft werden. (Vergl. Alin. 4.)

Alinea 2.

Bei Gütern, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, ist nach § 65 vereinbart, daß der Transport nur bis zu dem Orte, wo er mittelst Eisenbahn endet, übernommen ist.

Für den abgelehnten Weitertransport muß dann der Absender eine Vermittelungsadresse im Frachtbriefe angeben, da andernfalls beim Mangel sonstiger Fürsorge die Eisenbahn befugt ist, auf Gefahr und Kosten des Absenders den Transport bewirken zu lassen.

Für diesen Weitertransport haftet die Bahn nur als Spediteur (Rudbeschel, S. 158).

Alinea 3.

Wird die Zuführung der Güter durch bahnseitig bestellte Rollfuhrunternehmer bewirkt, dann haftet die Eisenbahn für den Weitertransport bis zur Ablieferung als Frachtführer nach Maßgabe des § 65 Alin. 2.

Alinea 4 und 5.

Die Bahn kann den außergerichtlichen Verkauf vornehmen, wenn:

a) die Güter dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder

b) der Adressat die An- oder Abnahme verweigert oder nicht zu ermitteln ist, die Abgabe nicht thunlich ist, die An- bezw. Abnahme nicht rechtzeitig bewirkt wird und zugleich der Absender die angebotene Zurücknahme verweigert oder

c) der Adressat die Abnahme verweigert oder nicht zu ermitteln ist und zugleich der Absender nicht zu ermitteln ist (Alin. 5).

Hierher gehören auch die nicht rechtzeitig abgeholten Bahnhof-restante Güter (Erk. d. ROHGer. Bd. 8 S. 320).

Es genügt, wenn nur eine der obigen drei Voraussetzungen gegeben ist (Erk. d. ROHGer. Bd. 8 S. 322).

Güter, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, können ohne Verzug, alle anderen Güter aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft werden.

Von dem Erlöse darf die Eisenbahn nur die durch den vorliegenden Frachtvertrag begründeten Forderungen abziehen, nicht aber Forderungen, Nachnahmen 2c., die mit diesem Frachtvertrage nicht im Zusammenhange stehen. Den Ueberschuß erhält der Dispositionsberechtigte und zwar innerhalb der nach dem einschlägigen Civilrecht geltenden Verjährungszeit. Wenn derselbe nicht zu ermitteln war, so wird mit dem Ueberschuß nach § 33 BR. verfahren. (Rudeschel S. 159.)

Der Absender wird durch den bahnseitigen Verkauf des Gutes von seiner Zahlungspflicht nicht frei, er hat vielmehr, insoweit das unbezogene und wegen Mangels einer anderweitigen Verfügung von der Eisenbahn verkaufte Frachtgut die Forderungen des Frachtführers nicht deckt, diesen zu befriedigen. (Eger, Bd. 3 S. 451.)

Alinea 6.

Als „herrenloses Gut" ist anzusehen, wenn weder der Absender noch der Empfänger und zwar auch nicht durch Eröffnung des Gutes zu ermitteln ist und auch auf öffentliche Aufforderung sich kein zur Verfügung über dasselbe Berechtigter meldet. (Vergl. ALR. Th. I T. 9 § 19.)

Zum „örtlichen Bezirk der Eisenbahn" gehören sämmtliche der Eisenbahn gehörige oder zu ihrem Gewerbebetriebe benutzte Räumlichkeiten als: Güterschuppen, Gepäckräume, Güterwagen 2c. (Vergl. noch die Erl. zu § 33 BR.)

§ 62. Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen

werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Erläuterungen.

Vergl. HGB. Art. 429 in Verbindung mit 401; ferner § 46 BR. —

Alinea 1. Im Interesse eines schnellen Transportverkehrs und um dem Publikum die nöthige Garantie gegen Beschädigungen und Verluste zu bieten, hat das HGB. eine gewisse Beschränkung in der Zahl der Verpflichteten eingeführt, nämlich durch Art. 429 es fakultativ der Vereinbarung der Eisenbahnen mit dem Versender überlassen, zu bestimmen, daß nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, unter den in der Mitte liegenden aber nur die nachweislich schuldbare, im Ganzen also höchstens 3 Bahnen in Anspruch genommen werden können, eine Befugniß, von welcher in diesem Paragraph durch fast wörtliche Wiedergabe des Art. 429 Gebrauch gemacht wurde (Eger, EFR. S. 82).

Das Klagerecht gegen die zwischenliegende Bahn wurde namentlich für Transporte gewährt, welche im Auslande aufgegeben oder nach dem Auslande bestimmt sind, um den Transportaten von der Last, einen Prozeß im Auslande führen zu müssen, zu befreien.

Der Berechtigte macht jedoch erfahrungsgemäß von dieser Befugniß wegen der Schwierigkeit des Schuldnachweises, dessen Risiko er hat, äußerst selten Gebrauch.

Es haftet daher im Allgemeinen die erste (oder Annahmebahn) für ihre Transportnachfolger und die letzte (abliefernde) Eisenbahn für ihre Vortransportaten nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefes.

Die Zwischenbahn wird immer nur in Anspruch genommen auf Grund eines nachzuweisenden Verschuldens.

Unter „anschließenden" Bahnen sind alle diejenigen zu verstehen, bei welchen die Weiterbeförderung des Gutes bis zur unmittelbaren Uebergabe an die nächste Eisenbahn in ein und demselben Eisenbahnbetriebe stattfindet, gleichviel, welcher Mittel sich die Bahn-Verwaltung bedient, um das Gut von ihren Schienen auf die der anderen Bahn zu bringen. (Vergl. Ruckdeschel, S. 163.)

Die Bestimmung dieses Paragraphen über die Passivlegitimation und den Gerichtsstand führt auch zu der Frage, welche reglementarischen Bestimmungen, event. welches Gesetz im Reklamations- bezw. Prozeßfalle für das Rechtsverhältniß zwischen dem Absender und den eigentlichen transportirenden Bahnen entscheidend ist. Im Verbandsverkehr ist selbstverständlich das einheitliche Verbandsreglement (Tarif) die lex contractus, insoweit dieses aber auf die Spezial-Reglements verweist, oder im Verkehr von Bahn zu Bahn das publizirte Reglement derjenigen Bahn, auf deren Strecke die Ursache des Schadens erweislichermaßen sich ereignet hat. Enthält ein internationales Reglement Bestimmungen, welche zufolge Art. 423 HGB. im Geltungsgebiete des HGB.'s ungültig sind, so kann demselben die Wirkung doch nicht versagt werden,

soweit sie nach dem betreffenden fremden Gesetze gültig sind, weil der deutsche Gesetzgeber den inländischen Frachtführer durch Verbote nicht beschränken kann, welche dieser im Auslande zur Geltung zubringen außer Stande ist. (Erk. d. ROHGer. Bd. 21 S. 59.)

Die Vereinbarungen der transportirenden Bahnen unter sich zum BR. berühren die Rechte des Absenders bezw. Empfängers nicht.

Alinea 2. Die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben ihre Rückgriffsrechte im Vertragswege durch die Art. 29 und 30 des Uebereinkommens zum Vereins-BR. einheitlich geregelt. Dieselben sind bei § 69 und nach § 70 zum Abdruck gekommen.

§ 63. Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Uebereinkommen.

Art. 28.

Zu § 63 des Betriebs-Reglements.

Die Vereins-Verwaltungen erkennen den im § 63 des Betriebs-Reglements ausgesprochenen Grundsatz auch in Beziehung auf die Verhältnisse unter sich als maßgebend an und zwar, wie dieser Grundsatz in jedem konkreten Streitfalle nach den betreffenden Landesgesetzen angewandt wird.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 400 HGB. — Der § 63 wiederholt den Wortlaut des Art. 400 HGB. — Die Haftung der Annahmebahn für die Transportnachfolger ist nicht unter § 63, sondern unter § 62 zu subsummiren, da ersterer (§ 63) nur das unselbstständige Hilfspersonal umfaßt (abgesehen von § 59 Alin. 5).

Beginn, Dauer, Ende und Umfang der Haftpflicht der Eisenbahn für ihr Hilfspersonal ist nach den Grundsätzen in den §§ 64—70 zu bemessen.

Als „Leute" gelten diejenigen, welche zur Bahn — als Frachtführer — in einem dauernden dienstlichen Verhältniß stehen, während unter „anderen Personen" das nur vorübergehend zu einzelnen Transporthandlungen verwendete Hilfspersonal zu verstehen ist.

Die bahnseitig bestellten Rollfuhrunternehmer (§ 59 Alin. 5) fallen ebenfalls unter § 63.

Bedient sich die Bahn der Leute des Versenders oder Empfängers, so haftet sie ebenfalls für sie.

Die Eisenbahn haftet

a) nur für diejenigen Leute, deren sie sich zur „Ausführung des Transports" bedient und

b) nur für diejenigen Handlungen und Unterlassungen des sub a erwähnten Personals, welche dasselbe in Ausübung seiner Dienstfunktionen

b. h. in Ausübung der ihm nach Dienstinstruktion, speziellem Auftrag eines Vorgesetzten oder nach bestehender Uebung übertragenen dienstlichen Verrichtungen begangen hat, aber

c) nicht für solche Handlungen des sub a erwähnten Personals, welche vor Abschluß des Frachtvertrages oder nach Erfüllung desselben schädigend auf das Frachtgut eingewirkt haben, ferner nicht für alle eigenmächtigen, selbstständigen neben oder außerhalb des Frachtvertrages eingegangenen Verpflichtungen.

Der Begriff: „Ausführung des Transports" umfaßt jede behufs Vollendung des übernommenen Transports vorzunehmende Handlung (Auf- und Abladen, Wägen, Aufbewahren der Güter, ihre Bewegung durch die Transportmittel, das Avisiren, Abliefern 2c.). Die aus dem Transportgeschäft zum Zwecke der Feststellung des finanziellen Ergebnisses sich ergebenden Funktionen (das Kassen-, Rechnungs-, Kontrollwesen 2c.) gehören nicht hierher. (Vergl. Ruckdeschel, S. 171.)

§ 64. Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des

Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Außerdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- oder Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern der Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und wo möglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reklamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reklamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Dokumente, und wenn das Gut in Empfang

genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

Uebereinkommen.

Art. 29.

Zu den §§ 29 bis 31, 64 und 69 des Betriebs-Reglements.
(Siehe § 69.)

Erläuterungen.

Vergl. HGB. Art. 395, 408, sowie Art. 428 in Verbindung mit Art. 407. —

Alinea 1

wiederholt zunächst den Wortlaut des Art. 395[1] HGB., in welchem Beginn, Dauer und Ende der Haftpflicht des Frachtführers festgesetzt sind.

Die Eisenbahn übernimmt das Gut mit der Zusage, dasselbe im übergebenen Zustande abzuliefern. Wie sie dieses Ergebniß herbeiführt, ist lediglich ihre Sache.

Durch die bloße Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transport aufgegebenen Gutes wird die Haftung der Eisenbahn nach § 68 BR. begründet.

Im Streitfalle hat der Entschädigung Fordernde die Aufgabe des Gutes und dessen unversehrte Beschaffenheit, sowie die Thatsache der nicht erfolgten Ablieferung bezw. der Ablieferung in beschädigtem Zustande zu beweisen.

Ist dieser Beweis erbracht, so liegt der Eisenbahn ob, den Nachweis zu führen, daß der Schaden durch ein von ihr nicht zu vertretendes Ereigniß (Alin. 1 dieses Paragraphen und § 67) entstanden ist.

Die Eisenbahn haftet unbedingt

1. für die Handlungen bezw. Unterlassungen ihrer Leute (im Umfange des § 63),
2. für die Funktionen ihrer Transport- und Betriebsmittel (Achsbruch, Entgleisung 2c.),

und haftet ferner

3. für die Handlungen dritter Personen und
4. für Naturereignisse (Regen, Schnee, Wind)

insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Die Eisenbahn vertritt mithin selbst Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt (vis major). (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 197.)

Nur

1. höhere Gewalt,
2. natürliche Beschaffenheit des Gutes,
3. äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung und
4. die in § 67 genannten Fälle

befreien die Eisenbahn von ihrer Haftpflicht.

Die Haftung der nach § 62 in Anspruch genommenen Eisenbahn besteht in diesem Umfange ohne Rücksicht auf andere konkurrirende Haftpflichtige (z. B. Versicherungsgesellschaft) fort, wenn auch z. B. die Versicherungsgesellschaft ihre Verbindlichkeit mit dem Versicherungsvertrag bereits erfüllt hat.

Die Eisenbahn kann, wenn sie Ersatz geleistet hat, keinen Regreß an die Versicherungsgesellschaft nehmen.

Umgekehrt kann die Versicherungsgesellschaft nur dann gegen die Eisenbahn Regreß nehmen, wenn sie den Beschädigten schadlos gestellt und dieser ihr alle seine Ansprüche an die Eisenbahn abgetreten hat.

Die Eisenbahn haftet zunächst nur demjenigen, mit welchem sie den Frachtvertrag abgeschlossen hat, d. h. nur dem Absender, außer wenn derselbe (Spediteur) dem Versender (Verkäufer) die Ansprüche aus dem Frachtvertrage cedirt hat (Erk. des ROHGer. Bd. 11 S. 329).

Die Eisenbahn haftet aber sodann auch dem Empfänger, sobald derselbe in den Frachtvertrag (§§ 54 und 59 — Art. 402, 405, 406 HGB.) eingetreten ist. (Entsch. des ROHGer. Bd. 22 S. 330.)

Dritten Personen haftet die Eisenbahn — nach einem Erk. des ROHGer. Bd. 15 S. 141 — nur insoweit, als ihnen vom Absender oder Empfänger Rechte aus dem Frachtvertrage rechtsgültig übertragen werden.

Für die Haftpflicht des Frachtführers sind die Gesetze des Ortes, wo der Frachtvertrag abgeschlossen worden ist, bezw. des Ortes, wo der Frachtführer das zum Transport übernommene Gut mit dem Frachtbriefe empfängt und absendet, maßgebend. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 209.)

Der Eisenbahn liegt nur der Ersatz des Schadens (vergl. § 68), nicht etwa eine Rückgewähr in natura ob.

Für Verlust und Beschädigung haftet die Bahn nach § 68, für Lieferfristüberschreitung nach § 70.

Zum Begriff des „Verlustes" des Frachtgutes gehört nicht unbedingtes Nichtwissen in Betreff des Verbleibs des Frachtguts. Dasselbe ist vielmehr alsdann für den Frachtführer verloren, wenn er außer Stande ist, dasselbe auszuhändigen ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat.

Gleichgültig ist, ob das Gut bereits auf dem Transporte oder erst am Ablieferungsorte verloren gegangen ist, wenn der Verlust nur vor Aushändigung eingetreten ist. Entsch. d. ROHGer. v. 11. Nov. 1871. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 211.)

Ungerechtfertigter Verkauf des Gutes durch die Eisenbahnverwaltung ist als ein Fall gänzlichen Verlustes anzusehen. Es genügt die Zahlung des Verkaufserlöses nicht. (Erk. d. ROHGer. Bd. 8 S. 331.)

Unter „Beschädigung" ist jede Verminderung oder Verschlechterung des Gutes (Verderben, Zerbrechen, Feuchtwerden, Faulen, Schwinden ꝛc.) in Quantität und Qualität zu verstehen; jede qualitative, proportionelle Werthverminderung (Erk. des ROHGer. v. 23. April 1873), auch der Werthverlust, welchen z. B. eine der Mode unterworfene Waare durch ungebührlich langes Lagern an ihrem Tauschwerthe erlitten hat. (Erk. d. ROHGer. v. 15. März 1876.)

Der Beginn der Haftpflicht fällt zusammen mit dem Momente der Empfangnahme, dem Abschlusse des Frachtvertrages, welcher regelmäßig mit der Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt. (Vergl. Erl. zu § 49.)

Ueber die Haftpflicht der Eisenbahn vom Zeitpunkte der Auflieferung bis zum Vertragsabschluß vergl. die Erl. zu § 49. —

Die Dauer der Haftpflicht erstreckt sich bis zur thatsächlichen Ablieferung des Gutes an den Adressaten, also über die eigentliche Zeit des Transports hinaus. Die Haftpflicht hat erst dann ihr Ende erreicht, wenn das Gut an den Adressaten selbst, sei es an der Wohnung oder dem Geschäftslokale oder den sonst von dem Adressaten bezeichneten Orte abgeliefert ist.

Das Ende der Haftpflicht fällt zusammen mit dem Momente der Ablieferung des Gutes.

Ueber den Begriff: „Ablieferung" vergl. Erl. zu § 59.

Für das Ende der Haftpflicht bezw. für die Pflicht zur Ablieferung ist ferner von Bedeutung der Annahmeverzug des Empfängers. Liegt schuldbarer Verzug in der Annahme Seitens des Adressaten vor, so haftet die Bahn von dem Zeitpunkte des Annahmeverzuges an nur als Verwahrerin.

Alinea 1 dieses Paragraphen bezeichnet nur drei Exkulpationsgründe:

1) höhere Gewalt,
2) natürliche Beschaffenheit des Gutes,
3) äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung.

Andere Exkulpationsgründe sind jedoch nicht ausgeschlossen. Die Eisenbahn haftet nicht für Verlust oder Beschädigung, wenn diese infolge eigenen Verschuldens des Absenders oder seiner Leute eingetreten sind.

Zu 1. Der erste Befreiungsgrund für die Bahn von der Haftpflicht ist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt entstanden ist.

Begriff: „Höhere Gewalt" vergl. Erl. zu § 6 BR.

Ist das Gut von der höheren Gewalt infolge einer der Eisenbahn zuzurechnenden Thätigkeit oder Unthätigkeit betroffen, so haftet sie (Entsch. des ROHGer. Bd. 2 S. 357). Hierunter fallen Schäden, welche nicht unmittelbar Folge des Naturereignisses sind, sondern z. B. aus mangelhaften oder ungenügenden Verfügungen nach dem Eintritt des Naturereignisses ꝛc. herzuleiten sind.

„Diebstahl" ist — nach einem Erk. des App.-Ger. zu Naumburg v. 13. Okt. 1863 — nur dann als höhere Gewalt anzusehen, wenn er gewaltsamer Weise verübt ist und gleichzeitig nur durch außerordentliche und ungewöhnliche Vorsichtsmaßregeln hätte verhindert werden können. (Vergl. Eger, Bd. 1 S. 251.)

Zu 2. Der zweite Befreiungsgrund für die Bahn von ihrer Haftpflicht ist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, d. i. nach den Naturgesetzen, z. B. durch unvermeidliche rüttelnde Bewegung des Wagens, durch den Transport in offenen

Wagen, bezw. die Einflüsse der Witterung (Hitze, Kälte), also von innen heraus entstanden ist.

War der infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes eingetretene Schaden zu vermeiden, jedoch nur dadurch, daß ganz außerordentliche und ungewöhnliche Vorsichtsmaßregeln getroffen worden wären, so kann die Bahn — nach einem Erk. d. ROHGer. Bd. 12 S. 107 — ebenfalls eine Haftpflicht nicht treffen, da sie nur zu einer vernünftiger Weise zu erwartenden Sorgfalt verpflichtet ist. Erst in der Unterlassung dieser Sorgfalt liegt ein ihre Haftpflicht nach sich ziehendes Verschulden. (Ruckdeschel, S. 178.)

Alinea 1 des § 64 führt die wesentlichsten Arten der Beschädigungen, welche aus der inneren Beschaffenheit des Gutes entstehen, auf. Wie die Worte „namentlich" und „u. dergl." andeuten, ist die Aufzählung keine erschöpfende.

a) Durch inneren Verderb, d. i. Schaden, welcher durch Gähren, Faulen, Frieren, Selbstentzündung 2c. entsteht.

Eine unbedeutende, auf den Verderb an sich ganz „einflußlose" Verzögerung des Transports schließt die Einrede, daß das Gut durch „innern Verderb" beschädigt worden, nicht aus. (Erk. d. ROHGer. v. 28. Nov. 1873.)

b) Durch Schwinden, d. i. die quantitative, natürliche Verminderung der Waare durch Witterungseinflüsse (Eintrocknen, Verdunsten), ferner durch die nothwendigen Transportmanipulationen (Ausstreuen, Verschütten, Auslaufen) 2c. (Eger, Bd. 1 S. 256.)

c) Durch gewöhnliche Leckage, d. i. das regelmäßige Dringen (Laufen) gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung (§ 67) im Gegensatze zu einem Auslaufen, das durch äußere Beschädigung des Gebindes veranlaßt ist.

Sache des Absenders ist es, bei der Verpackung auf die ihm im Voraus bekannte unvermeidliche rüttelnde Bewegung der Eisenbahnwagen Rücksicht zu nehmen. (Ruckdeschel, S. 179.)

Zu 3. Der dritte Befreiungsgrund für die Bahn von der Haftpflicht ist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Der Eisenbahn liegt die Pflicht ob, das Gut bei der Uebernahme zum Transport dahin zu prüfen, ob die Verpackung für die vorhandene Reise tauglich ist.

Nimmt die Eisenbahn äußerlich mangelhaft verpacktes Gut unbeanstandet (ohne daß der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine, mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbrief zu wiederholende Erklärung anerkennt — § 47[1] BR., 424 Nr. 2 HGB.) an, so hat sie für den Schaden zu haften, wenn solcher durch die mangelhafte Verpackung entstanden ist.

Aeußerlich nicht wahrnehmbarer Mangel der Verpackung ist es, wenn Brüche an Faßdauben und im Innern sich zeigen, oder wenn sie unter den

Reifen verborgen sind. Für gutes und transportfähiges Faßgeschirr hat der Versender zu sorgen. (Erk. d. ROHGer. v. 16. Mai 1876.)

Die Verpackung ist *mangelhaft*, wenn sie den Inhalt gegen die Gefahren nicht schützt, welche beim Transport erfahrungsmäßig gewöhnlich und daher in voraussehbarer Weise durch die Art der Aufbewahrung, durch die Transportbewegung, durch Witterungseinflüsse, durch Auf-, Um- und Abladen ꝛc. entstehen.

Als äußerlich erkennbar erscheinen die Mängel der Verpackung nicht nur, wenn sie nach der Beschaffenheit der Emballage in die Augen fallen, sondern auch, wenn sie durch andere Sinne, Gehör, Gefühl, Geruch wahrnehmbar sind.

Casus mixtus hat im Falle äußerlich nicht erkennbarer Mängel der Frachtführer *nicht* zu vertreten. Die äußerlich nicht erkennbare Mangelhaftigkeit der Verpackung eines Frachtgutes schließt — nach einem Erk. des ROHGer. v. 16. Mai 1876 — die Haftpflicht des Frachtführers auch dann aus, wenn der entstandene Schaden nicht unmittelbar durch die mangelhafte Verpackung, sondern durch einen hinzugetretenen Zufall entstanden ist, bei gehöriger Verpackung keinen oder doch nur geringeren Schaden verursacht haben würde.

Der Frachtführer haftet aber, wenn nicht Zufall, sondern die Schuld oder doch die Mitschuld des Frachtführers den Schaden herbeigeführt, bezw. die Mängel der Verpackung schädlich gemacht hat. Erk. des ROHGer. v. 12. Septbr. 1876. (Eger, Bd. 1 S. 260.)

Die spezielle Bezeichnung der Zerbrechlichkeit des Gutes durch Zeichen auf der Emballage (Vorsicht, Glas ꝛc.) ist nach der Zus.-Best. zu § 50 im deutsch. Güter-Tarif von der Eisenbahn nicht zu beachten, für die Haftpflicht also auch irrelevant. Umgekehrt kann hiernach in der Unterlassung der Bezeichnung von gebrechlichen Waaren kein Verschulden des Absenders gefunden werden.

Auch *während des Transports* ist auf die Verpackung Aufmerksamkeit zu richten, *event.* dieselbe auf Kosten des Absenders auszubessern. Geschieht dies nicht, so ist Konkurrenz von Verschulden vorhanden. Steht jedoch der präsumtive Schaden außer Verhältniß mit dem für die Beseitigung des Mangels erforderlichen Aufwand (auch Zeitverlust), so ist die Unterlassung der Abhülfe gerechtfertigt und der Frachtführer für den Schaden nicht verantwortlich. Dies ist auch der Fall, wenn der Absender ꝛc. dem Frachtführer ausdrücklich von der Vornahme bezüglicher Schutzmaßregeln *entbindet* und dieselben *selbst* in die Hand nimmt. (Erk. des ROHGer. Bd. 12 S. 107 — Art. 404 HGB.)

Alinea 2.

Die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer beginnt erst mit der vertragsmäßigen Empfangnahme bezw. der diese dokumentirenden Abstempelung des Frachtbriefes (§ 49).

Befindet sich das Gut *vor* dem Abschluß des Frachtvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn (vergl. § 55 und § 60 Nr. 2), so haftet sie nur als *Verwahrerin* (s. Erl. zu § 49).

Ist die Abstempelung des Frachtbriefes durch ein Verfehlen der Eisenbahn

gegen die Bestimmung des § 50 Nr. 2 Alin. 3 BR. unterblieben, oder war die Eisenbahn mit der Abstempelung säumig, so haftet sie nach Alin. 1 aus dem Frachtvertrage. (Ruckdeschel, S. 181.)

Alinea 3.

Das ROHGer. hat die Bestimmung des Abs. 3 § 64 BR. für gesetzlich zulässig erklärt, allerdings unter der Voraussetzung, daß der Empfänger von der Ablieferung der am Bestimmungsorte angelangten Güter an die Zoll- bezw. Steuerbehörde benachrichtigt werde — Entsch. des ROHGer. Bd. 8 S. 26. (Vergl. Erl. zu § 59.)

„Ablieferung" im Sinne des Alinea 1 ist ferner anzunehmen, wenn die Eisenbahn nach Maßgabe dieses Reglements am Bestimmungsorte (bei Ablieferungshindernissen — § 61) oder unterwegs auf Zwischenstationen (bei zeitweiliger Verhinderung des Transports — § 58), das Gut an Lagerhäuser oder einen Spediteur abliefert. (Vergl. die Erl. zu den §§ 58 u. 61.)

Alinea 4.

Satz 1. Das Gut, das nicht in 4 Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit (§ 57) am Bestimmungsorte eintrifft, „ist als in Verlust gerathen zu betrachten", nicht bloß zu vermuthen, und gehen durch Zahlung der Entschädigung Seitens der Eisenbahn auf diese die Rechte der Empfangsberechtigten ꝛc. an dem Gute über, selbst wenn dieses später wieder aufgefunden wird.

Die Wiederauffindung des Gutes berechtigt also die Eisenbahn weder zur Verweigerung des Ersatzes für dasselbe, noch zur Rückforderung der bereits gezahlten Entschädigung; vielmehr hat umgekehrt der Empfangsberechtigte die Befugniß zur Wiedereinlösung des späterhin wieder aufgefundenen Frachtstückes, wenn er sich solche bei Empfang der Entschädigung vorbehalten hat. (Alin. 7, 8 dieses Paragraphen.)

Gegen die aus § 64 Alin. 4 BR. folgende Annahme des Verlustes des Gutes 4 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist steht — wie das Kr.Ger. Bromberg in einem, vom dortigen App.Ger. bestätigten Erk. ausgeführt — der Eisenbahn ein Gegenbeweis nicht zu. Wie sie während der 4 Wochen vor unbegründeten und vorzeitigen Reklamationen durch jene Reglementsbestimmung gesichert ist, so erlangt nach Ablauf der Frist von 4 Wochen der Beschädigte als Aequivalent das unbedingte Recht auf Ersatz. Er ist aber nicht verpflichtet von diesem Rechte Gebrauch zu machen, sondern kann das Wiederauffinden des Gutes abwarten. (Eger, Bd. 1 S. 277.)

Satz 2. Durch

Annahme des Gutes

und

Zahlung der Fracht

erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn.

Die beiden Handlungen drücken eine thatsächliche Billigung des ausgeführten Transports aus, sie müssen daher nach beendetem Transporte und zusammen vorgenommen sein.

Gleichgültig ist, ob zuerst die Annahme und dann die Zahlung, oder umgekehrt erst die Zahlung und dann die Annahme erfolgt ist.

Ist Annahme des Gutes ohne Zahlung der Fracht oder Zahlung der Fracht ohne Annahme des Gutes oder eines von beiden nur theilweise erfolgt, so greift das Präjudiz der Regl.-Bestimmung nicht Platz.

Will der Beschädigte seinen Anspruch an den Frachtführer erhalten, so ist ein gegenseitiges Uebereinkommen zwischen Empfänger und Frachtführer, ein vertragsmäßiger Vorbehalt erforderlich. Ein einseitiger Vorbehalt genügt nicht. Dieser ist an eine bestimmte Form nicht gebunden, er kann mündlich oder schriftlich geschehen. (Entsch. d. ROHGer. Bd. 1 S. 178.)

Es genügt — wie Ruckbeschel (S. 187) bemerkt — wenn die Vereinbarung des Vorbehalts der Ansprüche oder eine sonstige in diesem Sinne aufzufassende Vereinbarung nur mit dem zur Erhebung der Fracht bevollmächtigten Bediensteten stattfand, oder wenn der Abnahme des Frachtguts die Untersuchung desselben mit Genehmigung oder doch mit Wissen unter Anzeige an die Bahn vorausgegangen war. Ja es muß der Umstand ausreichen, daß die Annahme des Gutes keine unbedingte und vorbehaltlose war, sondern daß der Destinatär der Bahn irgendwie hatte zu erkennen gegeben, daß er auf bestimmte Schadensersatzansprüche nicht verzichte.

Das Präjudiz der Regl.-Bestimmung greift aber nicht Platz, wenn der Empfänger durch entschuldbaren Irrthum (äußerlich nicht erkennbare Mängel), dolus oder Zwang zur Annahme und Zahlung veranlaßt worden ist.

Ueber den Begriff: „Annahme des Gutes" vergl. Erl. zu § 59.

Das Präjudiz ist nicht anwendbar, wenn es sich um Totalverlust eines von mehreren zusammen aufgegebenen selbstständigen Frachtstücken handelt bei Mankis, sowie bei Verlust einzelner zusammengehöriger Theile (z. B. Säcke Bretter) einer Ladung ist das Präjudiz jedoch anwendbar.

Die Annahme muß Seitens des Empfängers oder der hierzu Legitimirten erfolgen. (Vergl. Erl. zu § 57 Alin. 5 und § 59 Alin. 9.)

Ist die Ablieferung des Gutes zu eigenen Händen des Adressaten ausdrücklich bedungen worden, dann darf es nicht an seine Leute abgeliefert werden.

Ueber „Bezahlung der Fracht" vergl. Erl. zu §§ 52, 53, 54 BR.

Unter „Fracht" sind die Transportgelder einschließlich aller Spesen und Auslagen zu verstehen. Eine nur theilweise Frachtzahlung genügt nicht. Ein Zahlungsversprechen oder eine unbemängelte Kreditirung der Fracht sind der Frachtzahlung gleich zu achten. Die Zahlung der Fracht muß ebenso wie die Annahme des Gutes nach beendetem Transporte und von dem Empfänger oder der hierzu Legitimirten erfolgt sein, wenn sie das Präjudiz der Regl.-Bestimmung (Alinea 4[2]) zur Folge haben soll.

Bei Frankosendungen ist das Präjudiz nicht anwendbar, auch nicht, wenn die Aufgabe der Sendung in Theilfrankatur (vergl. Erl. zu § 53) erfolgt ist.

Es findet daher für solche Frankosendungen auch nicht die in Alin. 4 enthaltene Beschränkung der Frist auf 4 Wochen zur Geltendmachung nachträglicher Ansprüche gegen die Eisenbahn, sondern die im Art. 408 Alin. 3 bezw. Art. 386 HGB. (Alin. 5) bestimmte einjährige Verjährung Anwendung.

Liegt die doppelte Thatsache der Annahme des Gutes und der Zahlung der Fracht nach beendetem Transport vor, so erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn, d. h. jede Forderung aus dem Frachtvertrage, nicht bloß wegen (theilweisen) Verlust, Manko und Beschädigung. Auch Ansprüche aus der Verspätung (versäumter Lieferfrist) sind hierher zu rechnen, indessen mit der Beschränkung, welche in § 69 Alin. 2 BR. aus Rücksichten der Billigkeit getroffen ist.

Ferner Ansprüche aus zuviel gezahlter Fracht — (bei reglementswidrig stattgefundenem Rücktransport) — außer wenn die Zuvielzahlung im Voraus — Frankofracht — erfolgt ist oder auf tarifwidriger (irriger) Frachtberechnung beruht. (Erk. des RHGer. Bd. 23 S. 304.)

Das Präjudiz, daß infolge stattgehabter Annahme des Guts und Zahlung der Fracht die Eisenbahn liberirt sei, darf vom Richter nicht ex officio in Anwendung gebracht werden, sondern erst auf Geltendmachung von Seite der Eisenbahn. Dasselbe gilt von der Einrede, daß die Mängel am Gute bei der Ablieferung äußerlich erkennbar waren. (Ruckdeschel, S. 185.)

Satz 3 schafft eine Ausnahme von der Regel des Satzes 2.

Die Schadensersatzansprüche des Beschädigten an die Bahn gehen durch die Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht nicht verloren, wenn

1. der (theilweise) Verlust oder die Beschädigungen bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren und
2. folgende drei, dem Art. 408 [2] und 428 HGB. entnommene und im 3. Satze dieses Alin. zusammengefaßten Voraussetzungen und zwar:
   a) die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht (Art. 408 [2]) und
   b) der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist (Art. 428 [1]) und
   c) bewiesen wird, daß der (theilweise) Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist (Art. 408 [3])

erfüllt sind.

Zu 1. Satz 3 bezieht sich nicht auf Totalverlust, auch nicht auf Ansprüche aus Versäumung der Lieferfrist. Bezüglich der letzteren vergl. § 69 Alin. 2. —

Bei äußerlich erkennbaren Mängeln findet die Ausnahmebestimmung in Alin. 4 Satz 2 Anwendung. Gewichtsmanko ist in der Regel als äußerlich nicht erkennbarer Mangel zu betrachten. Die unbeanstandete Annahme eines Frachtguts, bei dessen Ablieferung äußerlich nur die Beschädigung der Emballage erkennbar war, hindert — nach einem Erk. des Oesterr. Oberst. Ger.H. v. 10. Sept. 1873 — nicht die spätere Geltendmachung an dem

Inhalte stattgefundener Verluste oder Beschädigungen. (Vergl. Eger, Bd. 2 S. 493.)

Zu 2a. Es ist nicht die sofortige Untersuchung des Gutes nach der Annahme, sondern nur die unverzügliche Nachsuchung der Feststellung nach der erfolgten Entdeckung (aber innerhalb der im § 64 gestellten Frist) erforderlich.

Der Beschädigte muß im Streitfalle die unverzügliche Nachsuchung (nicht Feststellung) erweisen, andernfalls das Präjudiz (in Alin. 4 Satz 2) Platz greift.

Zu 2b. Die vierwöchentliche Anmeldefrist läuft nicht von der Entdeckung, sondern von der Ablieferung an. Die Berechnung dieser Frist erfolgt nach Art. 328[2] HGB. —

Die Ansprüche des Beschädigten sind erloschen:

a) wenn zwar unverzüglich nach der Entdeckung die Feststellung nachgesucht, aber die Anmeldung nicht innerhalb 4 Wochen nach der Ablieferung erfolgt ist, oder

b) wenn zwar die Anmeldung innerhalb 4 Wochen erfolgt, aber die Feststellung nicht unverzüglich nach der Entdeckung nachgesucht ist.

Eger (Bd. 2 S. 518) hält nach Art. 428 HGB. jede Form der Anmeldung für statthaft (siehe auch § 69[2]), während Ruckdeschel (S. 189) unter Hinweis auf Art. 317 HGB. nur die schriftliche Anmeldung für gültig erachtet.

Zu 2c. Der Ersatz Fordernde hat (trotz rechtzeitiger Feststellung der Beschädigung oder des Verlustes) zu beweisen, daß der Schaden während der Zeit eingetreten ist, auf welche sich nach Alin. 1 dieses Paragraphen die Haftbarkeit der Eisenbahn erstreckt, also von der Eisenbahn überhaupt zu vertreten ist (Erk. d. ROHGer. Bd. 2 S. 132).

Alinea 5

handelt von der Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn.

Was die Dauer anlangt, so kommt für die Berechnung der einjährigen Frist der Art. 328 Nr. 2 HGB. zur Anwendung.

In den Fällen des Betrugs oder der Veruntreuung ist die kurze Verjährung ausgeschlossen. (Ruckdeschel, S. 190.)

Die Verjährung ist im Wege der Einrede von der verklagten Eisenbahn geltend zu machen, nicht ex officio vom Richter zu berücksichtigen. (Eger, Bd. 2 S. 520.)

Bezüglich des Umfangs erstreckt sich Alin. 5 auf alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Gutes.

Ueber die Verjährung der Ansprüche wegen Versäumung der Lieferzeit trifft § 69 Alin. 2 Bestimmung.

Alle übrigen Forderungen gegen die Eisenbahn aus dem Frachttransporte verjähren nach den landesgesetzlichen Bestimmungen. (Vergl. Erl. zu § 53.)

Die einjährige Frist darf die Eisenbahn in Rücksicht auf Art. 423, 408 HGB. durch Vertrag oder Uebereinkunft nicht kürzen. (Eger, Bd. 2 S. 521.)

Der Beginn der Verjährung ist an bestimmte thatsächliche Momente geknüpft.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes beginnt die einjährige Frist mit dem Tage, wo das nicht überlieferte Gut hätte überliefert werden müssen, also mit Ablauf der Lieferzeit. (Erk. d. ROHGer. Bd. 4 S. 12 u. Bd. 15 S. 28.)

Bei Beschädigung oder Verminderung beginnt die einjährige Frist mit dem Tage der Ablieferung. Ueber den Begriff: „Ablieferung" vergl. Erl. zu § 59.

Es handelt sich hier nur um Fälle, wo die Zahlung der Fracht noch nicht oder nur mit Vorbehalt erfolgt, oder aber in entschuldbarem Irrthum geleistet ist. — Ist das Gut anstandslos bezogen und die Fracht bezahlt, so ist jeder Anspruch erloschen.

Die Verjährungsbestimmungen des Alin. 5 finden auf Klagen und auf die Einreden wegen Verlust, Verminderung und Beschädigung (wegen verspäteter Lieferung siehe § 69 Alin. 2) gegen die Eisenbahn Anwendung. Alin. 5 faßt Klagen und Einreden in dem Ausdrucke „Ansprüche" zusammen.

Was die Unterbrechung der Verjährung anlangt, so kommen die allgemeinen civilrechtlichen Bestimmungen zur Anwendung. (Ruckdeschel, S. 191.)

Durch bloße Reklamation wird die Verjährungsfrist nicht unterbrochen.

Alinea 6.

Vergl. Art. 30 des Uebereinkommens zum BR., das Uebereinkommen betr. Verschleppung von Gütern und Reisegepäck und die Instruktion über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren.

Die Nachforschungen haben sofort nach Bekanntwerden der Beschädigung oder des Verlustes stattzufinden, gleichviel ob der Berechtigte darum nachgesucht hat oder nicht.

Nur der Berechtigte (Empfänger, Versender, Bevollmächtigte) kann Auskunft über das Ergebniß der Nachforschungen verlangen.

Zur Mittheilung der Verfügungen, Protokolle, Gutachten ist die Eisenbahn-Verwaltung nicht verpflichtet. Auch die Einsicht der Akten braucht sie nicht zu gestatten. (Pr. Min.Erl. v. 9. Nov. 1879.)

Alinea 7 und 8.

Die Zahlung und ohne Vorbehalt erfolgte Annahme der reglementsmäßigen Entschädigung enthält einen Verzicht des Entschädigungsberechtigten auf Rückforderung des Gutes im Wiederauffindungsfalle. Das Gut wird dann Eigenthum der Bahn, die sich aus dem Erlöse für die geleistete Entschädigung Deckung verschaffen kann.

Hat der Berechtigte sein Anrecht auf das Gut für den Fall der Wiederauffindung sich vorbehalten, so hat er sich innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht von dem Wiederauffinden des Gutes wegen Rücknahme oder Nichtrücknahme zu erklären.

Ist das Gut innerhalb 4 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden, dann darf der Adressat die Rücknahme desselben nicht verweigern.

Bei Rücknahme des Gutes steht dem Berechtigten Entschädigung aus der

Lieferfristversäumniß (§ 70) zu. (Vergl. noch Erl. zu Alin. 4 Satz 1 dieses Paragraphen und Erl. zu § 30.)

Bei einer an Stelle des Gutes tretenden Geldentschädigung hat der Berechtigte Zinsen vom Ablauf der Lieferfrist an zu fordern. (Ruckdeschel, S. 192.)

Alinea 9

steht in Verbindung mit Alinea 6. — Das in Alinea 9 festgestellte Reklamationsverfahren beschränkt sich der Natur der Sache nach nur auf den Fall der außergerichtlichen, im gütlichen Wege erfolgenden Regelung der Schadensersatzansprüche. Wählt der Berechtigte den Weg der Schadensklage, der ihm freisteht, so finden die Alin. 10—12 keine Anwendung. (Eger, Bd. 2 S. 456.)

Die Bahn ist nach Alin. 9 verpflichtet, in allen Fällen unter genauer Beachtung der vorgeschriebenen Formen eine Feststellung des Thatbestandes und des Schadens vorzunehmen.

Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung ist bei Beschädigung oder theilweisem Verlust die Feststellung des Gewichts unbedingt erforderlich. Ist der Normalsatz höher als der Werth des Gutes, so ist festzustellen, in welchem quantitativen und qualitativen Verhältnisse der beschädigte oder zu Verlust gegangene Theil der Sendung zu der Gesammtsendung steht.

Das aufgenommene Thatbestandsprotokoll muß ein klares Bild über Ursache und Umfang des Schadens ergeben.

Die unterlassene Feststellung des Schadens durch Beamte oder Bedienstete berechtigt die Bahn dennoch, zum Nachweis des von ihr reglementsmäßig nicht zu vertretenden innern Verderbs des Gutes sich auf § 67 Nr. 6 BR. zu berufen. (Erk. des ROHGer. Bd. 12 S. 116 — Ruckdeschel, S. 193.)

Die Feststellungen bezw. deren Befund auf den Frachtbriefen zu notiren, ist unzulässig. (Vergl. § 50 Nr. 9.) Besondere Anerkenntnisse über den Befund sind Seitens der Bahn nicht zu ertheilen. Es ist nur auf Verlangen die Thatsache zu bescheinigen, daß ein Vorbehalt bezüglich des Zustandes des Gutes gemacht, nicht aber, daß und inwieweit derselbe berechtigt ist. (Eger, Bd. 2 S. 459.)

Alinea 10.

Bei gütlicher Einigung hat der Beschädigte (als Empfänger noch vor dem Empfange, als Absender noch vor der Zurücknahme des Gutes)

1. den ermittelten Befund (Alin. 9) anzuerkennen (siehe jedoch Alin. 11) und
2. den Ersatz-Anspruch anzumelden.

Alinea 11

stellt auch bei gütlicher Einigung den Beschädigten frei, wenn er mit dem Ausspruche der bahnseitig gemäß Alin. 9 zugezogenen Sachverständigen nicht zufrieden ist, den Schaden durch gerichtliche Sachverständige feststellen zu lassen.

Die vorbehaltlose Annahme derjenigen Entschädigung, welche eine Eisen-

bahn-Verwaltung auf Grund ihres Reglements zahlt, enthält einen Verzicht des Ersatzberechtigten auf vollen Schadensersatz. (Eger, Bd. 2 S. 462.)

Alinea 12.

Die Reklamation soll von einem den Werth des Guts nachweisenden Dokument (Faktura, Preiskourant, Quittung, Zeitungen über Marktpreise 2c.) begleitet sein, damit die Bahn eine geeignete Grundlage für die zu leistende Entschädigung (§ 68) erhält.

Auch soll die Reklamation, falls das Gut abgenommen wurde, mit dem Frachtbrief belegt werden, damit die Bahn sich schnell über Zeit des Abgangs und der Ankunft, Gewicht, Verpackung, Route, Werthdeklaration 2c. orientiren und ferner prüfen kann, ob der Reklamant auch zur Reklamation berechtigt ist.

Was die gesetzliche Verjährungsfrist anlangt, so wird auf die Erläuterung zu Alin. 5 dieses Paragraphen verwiesen.

Die Reklamationen sind mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn zu beantworten und zu erledigen, da während des Reklamationsverfahrens die gesetzliche Verjährungsfrist weiter läuft und dem Reklamanten die Zeit zur Beschreitung des Rechtsweges durch jede Verzögerung verkürzt wird. (Entsch. des ROHGer. Bd. 15 S. 31.)

Vergl. über Regulirung der Entschädigungs-Reklamationen unter den betheiligten Verwaltungen Art. 30. des Uebereink. z. BR. (s. hinter § 70).

§ 65. Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahn-Stationen bestimmt sind.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 430 HGB. und Erl. zu Alin. 2 des § 61. —

Alinea 1. Die Eisenbahnen machen in § 65 von der ihnen im Art. 430 HGB. fakultativ eingeräumten Befugniß Gebrauch, durch Reglement zu vereinbaren, daß bei Versendung von Gütern nach Nichteisenbahnstationen trotz der Uebernahme des auf diese lautenden Frachtbriefs abweichend von den Bestimmungen des Art. 401 HGB. die Bahn als Frachtführer nur bis

zur letzten Eisenbahnstation hafte, für den Weitertransport lediglich als „Spediteur" nach Art. 380 HGB. (Erk. d. ROHGer. Bd. 14 S. 198 — Ruckdeschel, S. 194.)

Solange die Bahn das Gut noch in Gewahrsam hat, haftet sie als Verwahrerin.

Alinea 2 schließt jedoch die in Alin. 1 getroffene Vereinbarung für den Fall aus, wenn der Schlußtheil des Transports (von der letzten anschließenden Eisenbahnstation bis zum Ablieferungsort) durch von der Eisenbahn-Verwaltung bestellte Rollfuhrunternehmer bewirkt wird (vergl. § 59 Alin. 5), da die Eisenbahn für dieselben, wie für ihre eigenen Leute haftet (§ 63).

Die Eisenbahn verpflichtet sich, indem sie ihren Rollführern den Transport überträgt, denselben selbst als Frachtführer zu Ende zu führen und demgemäß auch die Haftpflicht als Frachtführer bis zum Ablieferungsorte zu tragen. (Eger, Bd. 3 S. 462.)

Ueber den Begriff „anschließende" Eisenbahnen vergl. Erl. zu § 62.

§ 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

Erläuterungen.

§ 66 enthält in Form einer reglementarischen Vorschrift mit unwesentlichen Modifikationen eine wörtliche Wiederholung des Art. 431 HGB. —

Dieser Paragraph behandelt hauptsächlich die „Bahnhof-restante" oder „Bahnhof-lagernd" aufgegebenen Güter und hat — wie Ruckdeschel S. 195 bemerkt — den Zweck, einer irrthümlichen Anwendung des Art. 401 HGB. insofern vorzubeugen, als aus dem Umstande, daß im Frachtbriefe ein zweiter (Bestimmungs-?) Ort neben der Abgabe- oder Restantestation genannt ist und aus der Uebernahme des Frachtbriefes allenfalls gefolgert werden könnte, daß die Eisenbahn den Transport auch bis zu ersterem Orte übernommen habe.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte, wo das Gut unter Einhaltung der reglementsmäßigen Lieferfrist unversehrt auf der Abgabe- oder Restantestation zur Disposition und Abgabe bereit gestellt ist, weder aus dem Frachtvertrage, noch als Spediteur, sondern nur wegen allenfallsiger Vernachlässigung der custodia (vergl. § 61 Alin. 11).

Der Absender muß es dann in dem Güterschuppen abholen, bezw. für dessen Abholung oder Weiterbeförderung selbst sorgen.

Die Bahnverwaltung ist an sich nicht einmal zur Avisirung solcher Güter

verpflichtet (falls nicht eine Avisadresse am Ablieferungsorte angegeben oder die Avisirung besonders vereinbart ist), noch weniger zur Ermittelung des Empfängers. (Vergl. Erl. zu § 59 Alin. 4.)

§ 67. Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung 2c. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht

a) überhaupt, bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;
d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;
e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und gibt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter

Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haften in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahnen zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als 2 Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffen-

heit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

Erläuterungen.

Artikel 424 HGB. räumt den Eisenbahnen die Befugniß ein, ihre absolute Haftpflicht (Art. 395 HGB. bezw. § 64 BR.) zu beschränken und bezeichnet 6 Fälle von Vereinbarungen, welche die Eisenbahnen zur vertragsmäßigen Beschränkung ihrer Haftpflicht berechtigen.

Von dieser Befugniß haben die Eisenbahnen im § 67 (und im § 44 Alin. 1 und 2) Gebrauch gemacht.

Nr. 1

(Art. 424 Nr. 4 HGB.). Nach § 64 Alin. 1 BR. (Art. 395 HGB) ist schon die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung, welche durch die *natürliche Beschaffenheit* des Gutes entstanden sind, ausgeschlossen. Die Bezeichnung der „natürlichen Beschaffenheit" als einer „*eigenthümlichen*", sowie die Beispiele: „Bruch, Rost, *außergewöhnliche* Leckage" lassen erkennen, daß die Haftbefreiung hier eine in gewissen Beziehungen *weitergehende* sein soll, wie in § 64, daß die hier und dort gemeinten Fälle nicht ganz zusammen fallen, vielmehr die Eisenbahn berechtigt sein soll, ihre Haftung auch in manchen derartigen Fällen abzulehnen, in welchen sie auf Grund des § 64 verhaftet sein würde.

Es sind — wie Eger, Bd. 3 S. 240 bemerkt — diejenigen Fälle gemeint, in welchen Verlust oder Beschädigung nicht *lediglich* durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch dieselbe in Verbindung mit der unabwendbaren Einwirkung jeden Transports der verabredeten Art entstanden ist, sondern solche Verluste und Beschädigungen, deren nächste Ursache eine an sich von der Eisenbahn zu vertretende Thatsache (Aus- und Umladen) war, welche aber nur wegen der eigenthümlichen Beschaffenheit des Guts einen beschädigenden Einfluß auf dasselbe ausüben konnte.

Will die Eisenbahn sich auf Grund dieser Nr. 1 im konkreten Falle von ihrer Haftpflicht befreien, so muß sie erst beweisen, daß das in Frage stehende Frachtgut unter die Kategorie 1 zu subsummiren ist. Die Aufführung von Gütern in dieser Nummer ist nur *beispielsweise* und die Frage, ob ein bestimmtes Gut zu den in Nr. 1 aufgeführten zu rechnen ist, unterliegt nicht der willkürlichen Bestimmung der Eisenbahnen, sondern ist im Streitfalle vom Richter zu entscheiden.

Auch die Festsetzung der einzelnen Gegenstände, welche zu dieser Kategorie gehören, ist nicht den Eisenbahnen überlassen, wie in Nr. 4, weshalb sie nicht willkürlich im Reglement solche als nach ihrer natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt bezeichnen können. (Ruckdeschel, S. 198.)

Es fehlen deshalb hier — im Gegensatze zu den Nr. 2, 3 und 4 dieses

Paragraphen — die Zusätze „nach Vereinbarung mit dem Absender" bezw. „nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe".

Ausgeschlossen ist die Haftung nur für denjenigen Schaden, welcher infolge der leichten Verletzbarkeit oder Empfindlichkeit des Gutes eingetreten ist; hat der Schaden in anderen Umständen seinen Grund, so ist die Bahn von der Haftpflicht nicht befreit.

Die Eisenbahnen haben wegen der Offenkundigkeit der Gefahr nicht zu beweisen, daß die eingetretenen Verluste und Beschädigungen wirklich eine Folge der besonderen Natur der betreffenden Güter sind, es ist ihnen diese Beweislast abgenommen und die Präsumtion der Nr. 6 (Alin. 2 Art 424 HGB.) zu ihren Gunsten geschaffen.

Dem Absender, bezw. Empfänger bleibt jedoch der Beweis offen, daß der Schaden *nicht* aus der betr. Gefahr entstanden ist, bezw. in *anderen* von der Eisenbahn zu vertretenden Umständen seinen Grund hat.

Als erfahrungsgemäß aus der eigenthümlich natürlichen Beschaffenheit der Güter sich ergebende besondere Gefahren sind beispielsweise speziell angeführt: die Gefahr des *Bruches*, des *Rostes*, des *innern Verderbes*, der *außergewöhnlichen Leckage* (ungewöhnliches Dringen der Flüssigkeit durch die Fugen des Gebindes ohne äußerliche Beschädigung, Gewichtsmanko bei flüssigen Stoffen infolge der Durchlässigkeit und Lockerung der Emballage), der *Selbstentzündung* (bei Baumwollenabfällen 2c.) und des *Gewichtsverlustes* (bei leicht vertrocknenden, verduftenden, schwindenden Sachen).

Unerheblich ist, ob der Schaden *vor* oder *nach* dem Transporte oder *während* des Transports entstanden ist. Auch ist die Eisenbahn weder *vor* noch *nach* dem Eintritt des bezüglichen Schadens zu besonderen Sicherheitsmaßregeln verpflichtet. (Erk. des ROHGer. v. 18. März 1874.)

Nr. 2

Art. 424 Alin. 1 Nr. 1 HGB. ermächtigt die Eisenbahnen, Güter in unbedeckten Wagen zu befördern, fordert jedoch, damit dem verfrachtenden Publikum nicht gegen seinen Willen eine die Haftbarkeit der Eisenbahn beschränkende Transportmodalität aufgedrungen werden kann, *vorgängige* Vereinbarung mit dem Absender.

Diese Vereinbarung kann ausdrücklich ad hoc „durch besondere Uebereinkunft" erfolgen (Art. 423), sie kann aber auch durch das BR. erfolgen, wie hier in Nr. 2. Diese führt zwar diejenigen Güter, welche in offenen Wagen befördert werden, nicht auf, nimmt aber auf den Tarif Bezug.

Die bezüglichen Vorschriften über „Bedeckung der Güter" sind im deutschen Güter-Tarif (B III) enthalten.

Die Worte „*bestimmt der Tarif*" in Nr. 2 sollen nicht bedeuten, daß sie gerade in dem Verzeichnisse der Frachtpreisansätze enthalten sein müssen, sondern daß eine ordnungsmäßige, gehörige Veröffentlichung stattfinden müsse, um die Bekanntschaft der Interessenten mit dieser Bestimmung vorauszusetzen und sie als stillschweigend acceptirte allgemein feststehende Unterlagen der abgeschlossenen Verträge ebenso unbedenklich ansehen können, als sie im Fall

„ausdrücklicher Vereinbarung" unter den Kontrahenten zweifellos sein würden. (Entsch. des ROHGer. Bd. 21 S. 109.)

Wird Gut aufgegeben, das nach den Tarif-Vorschriften nur in offenen Wagen befördert wird und schreibt der Absender die Beförderung in bedeckt gebauten Wagen nicht ausdrücklich vor, so wird mit Recht präsumirt, daß der Absender mit der Beförderung in offenen Wagen *einverstanden*, diese also rechtsverbindlich sei.

Ist im Frachtbrief das Reglement anerkannt, so liegt darin auch stillschweigend die Vereinbarung über die *in demselben* oder *im Tarif* bestimmte Nichthaftung für Gefahren aus dem Transport in unbedeckten Wagen.

Die Vereinbarung mit dem *Absender* gilt für die ganze Dauer des Transports und muß auch der *Empfänger* gegen sich gelten lassen. (Entsch. des ROHGer. Bd. 13 S. 386.)

Verlangt der Absender die Beförderung solcher tarifmäßig für offene Wagen designirten Güter in bedeckten Wagen, so muß er beim Mangel bedeckter Wagen warten, bis solche vorhanden sind und hat überdies einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu entrichten.

Bedeckte Wagen sind solche, welche nach ihrer Konstruktion und Bauart mit einer, eine *dauernde* Einrichtung, einen integrirenden Theil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Theilen des Wagens verbundenen Bedachung versehen sind. Die Bedachung kann auch beweglich sein.

Unbedeckte Wagen sind alle nicht in die vorgeschriebene Kategorie gehörigen Wagen, gleichviel ob sie ganz offen benutzt, oder ohne Aenderung ihrer offenen Bauart *vorübergehend* mit Decken (Theerplanen 2c.) versehen werden. (Vergl. Eger, Bd. 3 S. 223.)

Ein *offener* Wagen wird durch übergedeckte Theerplanen nicht zu einem bedeckten oder gedeckten. Bedeckte und unbedeckte unterscheiden sich durch ihre Bauart. (Erk. des ROHGer. Bd. 12 S. 119 — Ruckdeschel, S. 199.)

Ausgeschlossen ist die Haftung nur für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dem Transport in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr entstanden bezw. durch *diese* Transportart ermöglicht worden ist. Auch hier greift zu Gunsten der Bahn die Vermuthung der Nr. 6 Platz.

Unter die Gefahren, welche als Folge des Transports in unbedeckten Wagen anzusehen sind, sind vor Allem *Witterungseinflüsse* (Vernässung, Eintrocknen, Schmelzen durch Regen, Schnee, Wind, Staub, Hitze) zu rechnen.

Auch *Beschädigung durch Herabfallen vom Wagen, Verbrennen durch Funkensprühen der Lokomotive*, ferner *Diebstahl durch Dritte* (der im konkreten Falle als eine Folge der in Rede stehenden Transportart angesehen werden kann) können darunter begriffen sein.

Die Vereinbarung des Transports in *unbedeckten* Wagen involvirt das Einverständniß des Absenders damit, daß das Gut den hierdurch bedingten Einflüssen der Witterung und anderer Gefahren ausgesetzt werden darf.

Die Eisenbahn ist daher weder verpflichtet, *vor* Eintritt des Schadens,

wenn dieser sich geltend macht und den Gütern schädlich zu werden beginnt, dagegen Sicherungsmaßregeln zu treffen, noch ist sie verbunden, nach Eintritt der Beschädigung Vorkehrungen zur Verhütung weiteren Schadens (durch Bedeckung, Umladung in bedeckte Wagen 2c.) zu treffen, noch im Falle des Annahmeverzuges des Empfängers die Güter gegen die bezüglichen Gefahren zu schützen.

Ist der Schaden aber nachweislich eine direkte, kausale Folge der schuldhaften Handlungsweise der Eisenbahn, nicht der Unbedecktheit der Wagen, oder konkurrirt ein Verschulden der Bahn damit, also Verderb durch ihre Verzögerung, Verbrennen durch außergewöhnliches Funkensprühen der Lokomotive infolge der Anwendung schlechten Feuerungsmaterials, Durchnässung infolge mangelhafter Verladung 2c., so haftet die Bahn gemäß Nr. 7. (Vergl. Eger, Bd. 3 S. 229.)

In Betreff der Haftung der Eisenbahn-Verwaltungen für Beschädigungen der ohne besonderen Antrag der Versender in bedeckten Wagen beförderten Güter ist durch den preuß. Min.Erl. v. 15. März 1881 (EVBl. S. 102) folgendes bestimmt:

„Einzelne Eisenbahn-Verwaltungen haben unter Berufung auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts (vergl. EVBl. 1880, S. 435) in Fällen, in denen nach Abschnitt III, Alin. 3 ff., der Allgemeinen Tarif-Vorschriften die dort aufgeführten Güter der Spezialtarife auch ohne besonderen Antrag der Versender in bedeckten Wagen befördert worden sind, die Haftung für den Schaden abgelehnt, welchen die Güter infolge mangelhafter Beschaffenheit der bedeckten Wagen durch Witterungseinflüsse erlitten haben. Die Ablehnung der Haftpflicht in solchen Fällen erscheint jedoch nicht gerechtfertigt.

Wenn die Eisenbahn-Verwaltungen nach Maßgabe der citirten Bestimmungen die Verpflichtung übernommen haben, Güter der fraglichen Art unter bestimmten Voraussetzungen in bedeckten Wagen zu transportiren, so können sie sich für den Fall, daß diese Voraussetzungen zutreffen, und demgemäß bedeckte Wagen zur Beförderung gestellt werden, auch der Haftpflicht für die durch die Verladung in bedeckten Wagen abzuwendende Gefahr ebensowenig entziehen, wie solche ihnen hinsichtlich derjenigen Transporte obliegt, welche unbedingt in bedeckten Wagen stattzufinden haben.

Die entgegenstehende Auffassung der Eisenbahn-Verwaltungen wird auch durch die bisher bekannt gewordenen Entscheidungen des Reichsgerichts nicht begründet, da das Erkenntniß v. 18. Nov. 1879 sich auf einen Fall aus der Zeit vor der Geltung der gegenwärtigen Tarifbestimmungen bezieht und sich aus dem Bd. XXV S. 170 der Entscheidungen des ROHGer. und Bd. I S. 15 der Entscheidungen des RGer. abgedruckten Entscheidungsgründen nicht ergiebt, daß die Allgemeinen Tarifvorschriften, wie sie gegenwärtig in Geltung stehen, zu Grunde liegen."

Ob der Schaden auf dem Transporte oder am Bestimmungsorte entstanden, ist unerheblich. (Erk. des ROHGer. v. 12. Juni 1874.)

Alinea 2 (aus dem österr. Reglement entnommen) beschränkt die Haft-

befreiung im Wesentlichen auf Schäden aus Witterungseinflüssen, macht also die Bahn für Diebstahl durch Dritte, insoweit er nicht der vis major gleich zu achten ist, haftbar.

Ob auffallender, d. h. mehr als erfahrungsgemäß vorkommender Gewichtsabgang vorhanden ist, wird durch Sachverständige auf Grund von Erfahrungen zu entscheiden sein.

Die Bahn ist ferner in denjenigen Fällen für Beschädigung durch Herabfallen der Gegenstände vom Wagen während der Fahrt nicht haftbar, in welchen äußerlich sichtbare Mängel der Selbstverladung die Ursache sind, da die Einrede des eigenen Verschuldens des Absenders der Eisenbahn immer offen steht und der Umfang der Haftpflicht des § 64 Alin. 1 durch dieses Alin. 2 nicht alterirt werden wollte (Ruckdeschel, S. 209).

Nr. 3

(Art 424 Nr. 2 HGB. — § 47 BR.) behandelt Schäden, welche eine Folge der Versendung von Gütern ohne oder mit mangelhafter Verpackung sind.

Es ist Sache des Absenders, für ordnungsmäßige Verpackung zu sorgen.

§ 47 berechtigt auch die Eisenbahn, Gut, welches mangelhaft oder gar nicht verpackt ist, zurückzuweisen.

Nimmt die Eisenbahn jedoch Güter mit äußerlich sichtbaren Mängeln der Verpackung an, so ist sie für den hieraus entstandenen Schaden haftbar, weil sie verpflichtet ist, entweder die Mängel zu beseitigen, oder den Absender auf dieselben aufmerksam zu machen oder aber das Gut zurückzuweisen.

Ausnahmsweise kann jedoch solches Gut befördert werden, wenn der Absender auf dem Frachtbriefe erklärt, daß die Aufgabe des Gutes in unverpacktem oder mangelhaftem Zustande erfolgt ist. Es wird dann auf Grund dieser Nr. 3 angenommen, daß der Absender auf den Ersatzanspruch für die infolge der beregten Mängel etwa entstehenden Schäden Verzicht leistet.

Die schriftliche (oder gestempelte, gedruckte 2c.) Erklärung des Absenders muß auf dem Frachtbriefe gegeben sein. Jede andere Form, als die (in Art. 424 Nr. 2 HGB.) vorgeschriebene, macht den Befreiungsvertrag ungültig.

Der Revers, welcher nebenbei noch gefordert wird (§ 47), ist nicht geeignet, die Erklärung auf dem Frachtbriefe zu ersetzen. Der Revers ohne gleichzeitige Erklärung auf dem Frachtbriefe verstößt gegen Art. 423, 424 Nr. 2 HGB., § 47 Alin. 1, § 50 Nr. 9 und diese Nr. 3 und gewährt der Eisenbahn gar keine Rechte (vergl. Eger, Bd. 3 S. 232).

Ausgeschlossen ist die Haftung nur für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist (z. B. Gewichtsmanko — Leckage — bei flüssigen und trockenen Stoffen infolge der durch die rüttelnde Bewegung hervorgerufenen Lockerung mangelhaft befestigter Faßreifen 2c.). Auch hier greift zu Gunsten der Bahn die Vermuthung der Nr. 6 Platz.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, vor oder nach Eintritt derartiger Schäden Sicherheitsmaßregeln zu treffen.

Ist aber irgend ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute (Diebstahl durch letztere, Feuer, Achsbruch, Transportverzögerung 2c.) die alleinige oder doch konkurrirende Ursache des Schadens, so ist die Eisenbahn haftbar.

Nr. 4

(Art. 424 Nr. 3 HGB.) spricht nur von dem Auf- und Abladen durch den Absender; es versteht sich aber von selbst, daß die betreffende Bestimmung des Reglements, welches die Worte „bezw. dem Empfänger" eingesetzt hat, zulässig und wirksam ist.

Das BR. schreibt die Güter, deren Auf- und Abladen vom Absender resp. Empfänger selbst zu besorgen ist, zum Theil speziell vor (§ 48 Anlage D XXXIII, XXXV), zum Theil überläßt es deren Bestimmung dem Tarife (Tarif-Vorschriften B II) oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender (Nr. 4 dieses Paragraphen, auch § 40 Alin. 1 und § 50 Nr. 1 und 2).

Die Vereinbarung mit dem Absender kann in beliebiger Form erfolgen, muß aber ersichtlich sein und erweislich vorliegen.

Das Auf- und Abladen besteht in allen Funktionen, Vorkehrungen und Maßnahmen, welche auf das Hineinbringen 2c. der Güter in die Eisenbahnwagen und das Wiederherausbringen aus denselben am Bestimmungsorte gerichtet sind. Es wird auch das Ein- und Ausladen bezeichnet und begreift neben der eigentlichen Herein- und Herausfetzung auch noch das Verladen, das geeignete Arrangement der Güter im Wagen, Festlegung, Festpackung, auch die Bedeckung 2c. der Güter bezw. Fässer, Kisten, Bretter 2c., um sie gegen Unfälle, Umstoßen, Hin- und Herrollen bei der rüttelnden und stoßenden Bewegung des Eisenbahntransports zu schützen, in sich. (Vergl. Eger, Bd. 3 S. 234.)

Wenn eine Waare ohne Umladung mit neuem Frachtbrief sofort weiter versendet wird, kann Selbstverladung im Sinne dieser Nummer angenommen werden (Erk. des ROHGer. v. 20. März 1874).

Stellt die Bahn zum Auf- oder Abladen der vom Versender oder Empfänger zu ver- oder entladenden Güter gegen eine Gebühr die erforderlichen Leute, so geht damit die Haftung nicht auf sie über (Tarif-Vorschr. B II Alin. 3), denn sie übernimmt damit nicht das Aufladen 2c. unter eigener Verantwortlichkeit und Kontrolle, sondern vermiethet nur an den Absender die erforderlichen Arbeitskräfte. Sie kann hieraus nur nach den Grundsätzen des Dienstmiethevertrags verantwortlich werden. Vergl. Eger, Bd. 3 S. 235. (Siehe jedoch preuß. Min.Erl. v. 30. April 1881 — Erl. zu § 50 Nr. 2, nach welchem in solchen Fällen von den preuß. Eisenb.-Verw. die Haftpflicht übernommen wird.)

Wird das Auf- und Abladen vom Absender resp. Empfänger besorgt, so haftet die Eisenbahn (nach Nr. 4 dieses Paragraphen) nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Auch hier greift zu Gunsten der Bahn die Vermuthung der Nr. 6 Platz.

Hiermit hängt auch eine in § 50 Nr. 2 BR. enthaltene Bestimmung zusammen, wonach bei Gütern, deren Auf- und Abladen vom Absender bezw. Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder Menge des Guts im Frachtbrief keinen Beweis gegen die Eisenbahn liefert, wenn nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselben bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wiegestempel, bescheinigt ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahn beginnt erst mit der vollendeten Auflabung und Uebernahme des selbstverladenen Gutes und endet mit der Ueberweisung des betreffenden Wagens an den Empfänger. Ob und wann eine Uebernahme stattgefunden, kommt auf die konkreten Verhältnisse an, ob namentlich die Eisenbahn das Auf- und Abladen ohne alle Kontrolle vor sich gehen läßt, oder ob eine Kontrolle stattfindet und der betreffende Beamte berufen ist, sich hierbei zu überzeugen, wie viele und welche Frachtstücke aufgeladen sind; je nachdem er also eigentlich übernimmt oder seine Aufgabe vielleicht nur darin besteht, darauf zu achten, daß die Wagen nicht über ihre Tragkraft belastet werden. (Vergl. Ruckdeschel, S. 211.)

Der Schaden umfaßt nicht allein die Beschädigungen und Nachtheile, welche bei und durch die Manipulation des eigentlichen Ein- und Ausladens der Güter — vor Beginn und nach Beendigung des Transports — entstehen, sondern auch die weiteren Unregelmäßigkeiten, welche während des Transports, also unterwegs aus der unzweckmäßigen Verladungsweise hervorgehen, z. B. Umfallen von zerbrechlichen Gegenständen, schlechten oder ungenügenden Verschließens der Thüren 2c.

Zu Sicherungsmaßregeln ist die Eisenbahn, wenn sich derartige Schäden unterwegs 2c. zeigen, nicht verpflichtet.

Ist aber der Schaden nachweislich durch Verschulden der Bahn oder ihrer Leute verursacht, oder konkurrirt letzteres mit der Mangelhaftigkeit der Verladung, so ist die Eisenbahn haftbar.

Dagegen wird bei äußerlich sofort erkennbaren Mängeln der Transportmittel (z. B. schlecht gereinigte Wagen 2c.) konkurrirendes Verschulden beider Theile anzunehmen sein (vergl. Eger, Bd. 3 S. 237).

Bei Selbstverladung haftet die Bahn für Innehaltung des Normalprofils (Erk. des ROHGer. v. 25. Mai 1875).

Absender und Empfänger haften für denjenigen Schaden, welcher durch ungeschicktes, unvorsichtiges 2c. Auf- und Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt sind.

Ob hierbei den konkreten Fahrzeugen, von welchen abgeladen, bezw. auf welche geladen wird, oder auch anderen auf parallel laufenden oder Nebengleisen Schaden zugefügt wird, ist gleichgültig.

In denjenigen Fällen, in welchen Beschädigungen von Fahrzeugen oder Betriebseinrichtungen oder sonstigen Anlagen bei der Zu- oder Abfuhr durch Fuhrwerke des Versenders bezw. Empfängers entstanden sind, findet die Schlußbestimmung in Nr. 4 keine Anwendung.

Nr. 5

(Art. 424 Nr. 6 HGB.). Diese Bestimmung kommt bei eigentlichen Handelsgütern nicht zur Anwendung, sondern nur bei lebenden Thieren, Fahrzeugen, Leichen ꝛc. (§ 34 Alin. 3, § 35, § 40 Alin. 4 und § 44 Alin. 2).

Unter „begleiteten Gütern" sind Mangels jeder Beschränkung alle diejenigen Güter zu verstehen, welche vom Absender oder einer von ihm beauftragten Person begleitet werden.

Die Begleitung kann die Eisenbahn fordern; sie wird gefordert im BR., welchem sich der Absender unterwirft, so daß auf diese Weise Vereinbarung erfolgt.

Ist die Begleitung übernommen worden, so kann sich die Eisenbahn auf Grund dieser Nr. 5 von der Haftpflicht befreien.

Es ist unerheblich, ob die Begleitung mit oder ohne Vereinbarung mit der Eisenbahn erfolgt. Die Thatsache der Begleitung genügt. Die Begleitung kann ausdrücklich vereinbart sein, aber sie muß nicht.

§ 38 BR. spricht daher sowohl von einer eisenbahnseitig vorgeschriebenen, wie auch von einer vom Versender freiwillig übernommenen Begleitung.

Die Pflicht zur Begleitung in den vom Reglement bestimmten Fällen folgt aus Art. 422 Nr. 2 HGB. — In anderen Fällen kann die Begleitung nicht erzwungen werden. Es muß sich also um Transporte handeln, welche ihrer Natur nach Schutz erfordern.

Uebernimmt die Eisenbahn Transporte ohne Begleitung, obwohl solche erfahrungsmäßig nöthig oder im Reglement vorgesehen ist (z. B. im Falle des § 40 Alin. 4), so kann sich die Eisenbahn auf Grund der §§ 44 und 67 Nr. 5 BR. von der Haftpflicht nicht befreien.

Ausgeschlossen ist die Haftung nur in Betreff derjenigen Schäden, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Auch hier greift zu Gunsten der Bahn die Vermuthung der Nr. 6 Platz.

Welcher Art diese Schäden sind, hat das Gesetz nicht bestimmt, vielmehr im Streitfalle der richterlichen Entscheidung überlassen.

Die Eisenbahn ist zur Stellung und Anwendung anderer besonderer Sicherungsmaßregeln, welche die Begleitung zu ersetzen vermögen, nicht verpflichtet. Jedoch ist selbstverständliche Voraussetzung, daß ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute nicht vorliegen darf, denn dieses hebt die Haftbeschränkung wieder auf. (Eger, Bd. 3 S. 250.)

Nr. 6

(Art. 424 Alin. 2 HGB.). In den vorstehend bezeichneten fünf Fällen ist — nach einem Erk. des ROHGer. Bd. 15 S. 85, Bd. 17 S. 304, Bd. 19 S. 134 — von der Eisenbahn lediglich die Möglichkeit zu erweisen, daß die besondere Gefährlichkeit der vom Absender gewählten Transportart oder die Beschaffenheit des Gutes oder ein dazwischenliegendes Verschulden des Begleiters den konkreten Schaden in der vorhandenen Höhe veranlaßt oder Gelegenheit zu dessen Eintritt gegeben hat, bezw. mit dem Schaden im konkreten Falle in erkennbarem Zusammenhange stehe.

Dem Absender steht dagegen der Gegenbeweis frei. Ist jene Möglichkeit dargethan, dann tritt die Präsumtion der Nr. 6 ein.

Eine Wahrscheinlichkeit, daß der Schaden aus der nicht übernommenen Gefahr entstanden ist, wird nicht gefordert.

Gegen jene Präsumtion kann der Absender, bezw. Empfänger nach Maßgabe der Prozeßgesetze Gegenbeweis führen, daß der Schaden in concreto durch ein bestimmtes, von der Eisenbahn zu vertretendes Ereigniß entstanden sei, oder daß er aus der nicht übernommenen Gefahr in concreto nicht habe entstehen können, z. B. gegenüber dem Einwand, daß Gut durch Regen durchnäßt worden sei, mit der Entgegnung, daß es während des Transports nicht geregnet habe.

Gegen diesen Nachweis steht wieder der Eisenbahn der Gegenbeweis offen. (Vergl. Ruckdeschel S. 214.)

Nr. 7

(Art. 424 Alin. 3, Art. 395, Art. 400 HGB.). Ist der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute und der anderen Personen, deren sie sich bediente (§ 63) entstanden, so kann die Präsumtion in Betreff der Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden.

Die Nr. 7 ist nur im Interesse der Deutlichkeit beigefügt, um ausdrücklich zu sagen, daß im Falle solchen eigenen Verschuldens der Bahn oder ihrer Leute die Befreiungsgründe in Nr. 1—6 wegfallen. (Ruckdeschel, S. 214.)

Als Verschulden gilt in Rücksicht auf die ganz allgemeine und unbeschränkte Fassung des Gesetzes jede zurechenbare culpa, ohne Rücksicht auf den Grad.

Ein solches Verschulden hat derjenige, welcher Entschädigung beansprucht, zu beweisen, im Gegensatz zur Normirung der Beweislast in Art. 395, bezw. § 64, wonach es Sache der Bahn ist, sich in jedem Schadensfalle zu exkulpiren, und zugleich den Causalnexus zwischen Verschulden und Schaden zu erweisen (Erk. des ROHGer. Bd. 15 S. 86).

Nr. 8

(Art. 426 HGB.). Der Sinn dieses Art. ist wie folgt erläutert:

Nach Art. 395 Abs. 1 (§ 64 Alin. 1) haften die Eisenbahnen nicht für die in der besonderen Beschaffenheit der Güter sich gründenden Gewichts- und Maßverluste, so hoch dieselben sich auch belaufen mögen, sie müssen aber bei jedem Verluste, selbst wenn er ziemlich unbedeutend ist, nach Vorschrift desselben Art. den Beweis liefern, daß der Verlust sich in der natürlichen Beschaffenheit des Guts gründe. Da dieser Beweis sehr lästig sein kann, so gewährt Art. 426 (Nr. 8) den Eisenbahnen das Recht, in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit in der Regel einen Verlust an Gewicht oder Maß erleiden, zu bedingen, daß sie bis zu einem gewissen Normalsatz im Voraus von dem erwähnten Beweise befreit sein sollen. Dadurch wird denselben nicht das ursprünglich ihnen zustehende Recht genommen, zu beweisen, daß der den reglementsmäßigen Prozentsatz übersteigende Gewichtsverlust nach den konkreten Verhältnissen durch die

natürliche Beschaffenheit des Guts verursacht ist, daß also der von ihnen als allgemeine Norm aufgestellte Prozentsatz im konkreten Falle für unangenehm zu halten resp. zu erhöhen sei. Mit andern Worten „innerhalb des festgesetzten Normalsatzes" ist die Bahn beweisfrei und das nach § 64 Alin. 1 ihr zustehende Recht des Exkulpationsbeweises über Schwinden 2c. wird durch diese Nr. 8 nicht berührt. Es soll vielmehr durch diese Nr. 8 eine Präsumtion zu Gunsten der Bahnen geschaffen werden, insoweit dies nicht schon durch Nr. 1 geschehen ist, weil der Exkulpationsbeweis nach § 64 Alin. 1 unter Umständen sehr schwierig ist.

Anderseits verbleibt dem Transportaten nach Alin. 2 dieser Nummer das Recht, gegenüber dem bahnseitigen Verlangen des Abzugs des bedungenen Prozentsatzes nachzuweisen:

1) daß der Verlust nach den konkreten Verhältnissen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder
2) daß der in Nr. 8 bestimmte Prozentsatz der natürlichen Beschaffenheit des Guts überhaupt und im Allgemeinen oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Wird dieser Gegenbeweis des Entschädigungsberechtigten als erbracht angenommen, dann regelt sich die Beweislast und die Haftpflicht nach § 64 Alin. 1.

Die Güter der Nr. 8 fallen zweifellos auch unter die Kategorie 1; doch handelt es sich hier in Nr. 8 um die beim Transport gewisser Güter regelmäßig vorkommenden geringeren Gewichts- und Maßdefekte, dort (Nr. 1) um die außerordentlichen Verluste und besonderen Gefahren gewisser eigengearteter Güter.

Die Aufzählung der Gegenstände ist hier, wie in Nr. 1, nicht erschöpfend, aber auch nicht dem Ermessen der Bahn überlassen und hat im Streitfalle der Richter nach Maßgabe des im Gesetz aufgestellten Grundsatzes über die Zulässigkeit der Subsumtion eines Gutes unter Nr. 8, sowie über die Angemessenheit des Prozentsatzes, der in der Regel erfahrungsgemäß feststeht, zu entscheiden.

Voraussetzung der letzteren ist aber unter allen Umständen die Möglichkeit eines Verlustes infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes (vergl. Ruckdeschel, S. 215).

Satz 2 in Alin. 1 soll verhüten, daß der Normalsatz nach dem ganzen zum Transport aufgegebenen Quantum auch dann berechnet werde, wenn dasselbe aus mehreren Stücken besteht.

Alinea 2. Die Präsumtion des Alin. 1 kann selbstredend nicht Platz greifen, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute (§ 63) den Gewichts- oder Maßverlust verursacht hat.

Bei einem Transport über mehrere Bahnen kann der Kalo nur ein Mal berechnet werden. Auch kann der Kalo herabgesetzt werden, wenn der Transport nur eine kurze Zeit gedauert hat und der Nachweis geführt ist, daß für den konkreten Fall der reglementsmäßige Prozentsatz zu hoch gegriffen erscheint.

Bei naſſen Gütern iſt der Kalo höher, weil bei denſelben die Gefahr des Gewichtsverluſtes durch Auslaufen, Einſaugen, Eintrocknen größer iſt (Ruckdeſchel, S. 216).

Alinea 3. Der Schlußſatz iſt an ſich zwar ſelbſtverſtändlich, mit Rückſicht auf gegentheilige Vorkommniſſe in der Praxis erſchien aber die ausdrückliche Erwähnung nicht überflüſſig.

§ 68. Geldwerth der Haftung.

Eine der Eiſenbahn nach den Beſtimmungen der vorſtehenden Paragraphen zur Laſt fallende Entſchädigung iſt in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundſätzen zu bemeſſen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweiſen Verluſtes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beſchädigten nachzuweiſende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines ſolchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beſchaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verluſtes etwa erſparten Zölle und Unkoſten zum Grunde gelegt.
2. Zum Zwecke der Entſchädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweiſe der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark pro 50 Kilogramm brutto angenommen, inſofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßſeite des Frachtbriefes an der dazu beſtimmten Stelle mit Buchſtaben deklarirt iſt.*)
3. Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe den Maximalſatz der zu gewährenden Entſchädigung. In dieſem Falle hat der Verſender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuſchlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahnen reſp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark nicht überſteigen darf.†)
4. Bei Beſchädigung von Gütern wird die durch die Beſchädigung entſtandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Beſtimmung ad 1 zu ermittelnden Werths zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalſatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweiſe der Eiſenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute kann die Beſchränkung der Haftpflicht auf

*)†) Für Ungarn heißt es ad 2 ſtatt 60 Mark pro 50 Kilogramm: „30 Gulden Silber pro Centner", für Oeſterreich: „60 Gulden"; ferner ad 3 ſtatt 150 Kilometer: „20 Meilen", für beide Länder ſtatt 0,10 Mark: „5 Kreuzer" und „Abrundung auf ganze Kreuzer".

den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

Erläuterungen.

Vergl. Art. 396 und 427 HGB. — § 68 normirt die Höhe der von der Eisenbahn zu zahlenden Entschädigung, sofern die Pflicht zum Ersatz eines Schadens auf Grund der vorausgehenden Paragraphen (62—67) feststeht.

Unbedingte Voraussetzung des Schadensersatzanspruchs auf Grund des § 68 ist es also, daß aus dem Frachtvertrage Schadensersatz verlangt und durch die vorausgehenden Paragraphen begründet wird. (Erk. des ROHGer. v. 18. Dezbr. 1872, Bd. 8 S. 271.) Hieraus folgt auch, daß nur für „Verlust oder Beschädigung" nach § 68 Ersatz gefordert werden kann, nicht für Verspätung, deren Folgen erst durch § 69 geregelt werden. (Vergl. jedoch Erk. des ROHGer. v. 15. März 1876 — S. 144 — wo die Beschädigung Folge der Verspätung war.)

Nach Art. 396 HGB. ist nur der wirkliche Schaden zu ersetzen und der Schadensberechnung lediglich der gemeine Handelswerth, oder wenn es einen solchen für das fragliche Gut nicht giebt, lediglich der gemeine Werth des verlorengegangenen oder beschädigten Gutes zu Grunde zu legen.

Die Vergütung indirekten Schadens (entgangenen Gewinns) oder des individuellen Interesses an der richtigen und unversehrten Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte (z. B. einer infolge Verlust des Guts vom Absender dem Empfänger oder Dritten zu zahlenden Konventionalstrafe), ist nach dem HGB. ausgeschlossen.

Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung ist jedoch in Gemäßheit des Art. 427 Alin. 1 Nr. 1 ein Normalsatz eingeführt und Deklaration des Werthes zugelassen, welche die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bilden sollen und innerhalb deren der Ersatzberechtigte prinzipiell seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art. 396 HGB. nachzuweisen hat.

Liegt dagegen böswillige Handlungsweise des Frachtführers vor, dann hat derselbe den vollen Schaden zu ersetzen.

Alinea 1

deutet mit den Worten: „in ihrem Geldwerthe" an, daß ein Ersatz des verlorengegangenen oder beschädigten Gutes in natura nicht gefordert werden kann.

Nr. 1.

Unter „gänzlichem Verlust" ist der Totalverlust, unter theilweisem Verluste" die Beschädigung im Sinne des § 64 BR. (Art. 395 HGB.) zu verstehen.

Für in Verlust gerathene oder beschädigte Güter ist der gemeine Handelswerth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, d. i. der Marktpreis am Ablieferungsorte oder in Ermangelung eines solchen derjenige Werth

des Gutes, welcher dem Preise entspricht, um welchen der Beschädigte Waaren gleicher Beschaffenheit sich verschaffen kann, zu ersetzen.

Als Marktpreis eines gewissen Platzes ist — nach einem Erk. des ROHGer. Bd. 2 S. 195 — derjenige Durchschnittspreis zu betrachten, welcher sich bei Vergleichung einer erheblichen Zahl von an diesem Orte geschlossenen Geschäften als der von den besonderen persönlichen Beziehungen und sonstigen speziellen Umständen des Geschäftsschlusses unabhängige, gemeine Werth der betreffenden Waare darstellt.

Wegen der Schwierigkeit des Beweises des Marktpreises am Ablieferungsorte wird bei Regulirung der Schadensersatzansprüche in der Regel der Fakturapreis, d. i. der Einkaufspreis, zu Grunde gelegt und die Fracht von dem Beschädigten nicht beansprucht. Dieses Verfahren stimmt mit Nr. 1 in allen den Fällen überein, wo der Handelswerth am Absendeorte zuzüglich der Fracht bis zum Bestimmungsorte dem Marktpreis am letzteren gleichkommt.

Ist der letztere infolge irgend welcher Umstände höher oder niedriger, so kommt die Differenz entweder dem Reklamanten oder der Bahn zu Gute (vergl. Erk. des ROHGer. v. 6. Juni 1871, Bd. 2 S. 355).

Der Marktpreis am Ablieferungsorte ist auch dann zu ersetzen, wenn das Gut gar nicht an den im Frachtvertrag festgesetzten Bestimmungsort gelangte, weil die Verpflichtung der Eisenbahn darin besteht, das Gut am Bestimmungsorte abzuliefern. (Entsch. d. ROHGer. Bd. 8 S. 327.)

Der Entschädigungsberechtigte muß den Marktpreis am Ablieferungsorte nachweisen, er muß also die nöthigen Anhaltspunkte für die Beurtheilung des gemeinen Handelswerthes darthun. Dies geschieht in der Regel durch Vorlage der Faktura, Preiskourant 2c. (siehe Erl. zu § 64 Alin. 12).

Ohne vorgängigen Schadensnachweis braucht die Eisenbahn keine Entschädigung zu leisten.

Die Höhe der Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahn für den Verlust eines Frachtstücks, welches ihm als Bestandtheil einer aus mehreren Kollis bestehenden, zu einer Gesammtsumme mit einem Gesammtgewichte deklarirten Sendung zum Transport übergeben ist, richtet sich nicht nach dem Verhältniß des Gewichts des verlorenen Stücks zu dem deklarirten Gesammtgewichte, sondern der Differenz zwischen dem Werthe der abgelieferten Stücke zu dem deklarirten Gesammtwerthe. (Eger, Bd. 1 S. 293.)

Von dem zu ersetzenden Werthe des Gutes sollen die vom Absender ersparten Zölle und Unkosten, wozu auch die Fracht gehört, in Abzug gebracht werden. Dies beruht — wie Ruckdeschel S. 224 bemerkt — auf der Erwägung, daß sie im gemeinen Handelswerthe am Ablieferungsorte regelmäßig neben dem Einkaufspreise d. i. dem gemeinen Handelswerthe am Absendungsorte mitenthalten sind. Geht nun das Gut verloren, so hat der Versender, bezw. Empfänger manche Auslagen nicht mehr, die er hätte zahlen müssen, wenn das Gut am Bestimmungsorte angekommen wäre; er hat sie also erspart und die Eisenbahn kann sie darum abziehen.

Der Frachtführer — bemerkt Mak. S. 311 — hat den Werth des Gutes am Orte der Ablieferung zu ersetzen, also in der Regel den Werth, welchen das Gut am Orte der Absendung hatte, plus der Fracht, als Bestandtheil des Werths der transportirten Sache am Ablieferungsorte. Alsdann ist aber der Empfänger zur Zahlung der Fracht verpflichtet. Geschieht dieses nicht, so ist die Kürzung der Entschädigungssumme nur ein Akt der Kompensation.

Wird dagegen auf Grund des Fakturapreises entschädigt, darf die Fracht nicht gekürzt werden.

Auch das ROHGer. hat die Berechtigung zum Frachtabzug anerkannt. Dasselbe führt in einem Erk. v. 3. Januar 1873, Bd. 8 S. 317 aus:

„... Die volle Fracht bis zum Ablieferungsorte ohne Unterschied zwischen Eil- oder gewöhnlicher Fracht kommt nach Gesetz und Reglement in Abzug, mag Verlust oder Verkauf (Art. 407, 409 HGB.) des Frachtguts vorliegen. Auch macht es keinen Unterschied, ob nur der Normalsatz vergütet wird, oder der höhere wirkliche Werth, denn in Ermangelung einer Werthsangabe gilt der Normalsatz (60 Mark pro 50 Kilogramm) als Maximum des wirklichen Werthes..."

Auch wenn der Verlust auf einer Zwischenstation vor Beendigung der Reise eingetreten ist, ist der Abzug der vollen Fracht bis zum Bestimmungsorte gestattet.

In der Praxis wird, wie schon oben erwähnt, von dem Rechte des Frachtabzugs kein Gebrauch gemacht, wenn nach dem Normalsatz Entschädigung geleistet wird. Nach Beschluß des Tarif-Verbandes v. 5. Oktbr. 1871 ist von der Erhebung einer Fracht in solchen Fällen abzusehen. Auch die preuß. Staatsbahnen sind durch Reskr. v. 17. Nov. 1871 hierzu ermächtigt.

Ist die Fracht bereits am Aufgabeorte bezahlt — Frankofracht — so kann dieselbe neben der Erstattung des gemeinen Handelswerthes nicht noch zurückgefordert werden. Maßgebend sind lediglich die Marktpreise des Ortes, wohin das Gut bestimmt war. Neben diesem Preise kann aber nicht noch Rückzahlung der Fracht gefordert werden, weil in dem Marktpreise des Bestimmungsortes schon die Fracht enthalten ist. (Eger, Bd. 1 S. 300.)

Nr. 2.

Der gemeine Handelswerth, event. der gemeine Werth (Nr. 1), wird nicht höher als 60 Mark pro 50 Kilogramm des Bruttogewichts angenommen, sofern auf der Adreßseite des Frachtbriefes, an der dazu bestimmten Stelle, nicht ein höherer Werth mit Buchstaben deklarirt ist (Nr. 3).

Die Annahme eines Normalsatzes stammt aus dem Postverkehr.

Beim Mangel einer Deklaration gilt hiernach der Normalsatz als das Maximum des wirklichen Werthes, d. h. es kann nur der Normalsatz mit 1 Mk. 20 Pf. pro Kilogramm beansprucht werden, selbst wenn der nachgewiesene Werth denselben übersteigt.

Da der Entschädigungsberechtigte den gemeinen Handelswerth, bezw. gemeinen Werth überhaupt nachweisen muß (Nr. 1), so muß er auch die Höhe seines Schadens innerhalb der Grenze des Normalsatzes beweisen

und darthun, nicht allein welchen Werth das verlorengegangene Frachtgut hatte, sondern auch, daß dieser Werth den Normalsatz erreicht (Erk. des ROHGer. Bd. 22 S. 407 — Ruckdeschel, S. 225).

Nicht das Nettogewicht, sondern das Bruttogewicht, ist als Grundlage der Entschädigungsberechnung zu betrachten, da reglementsmäßig (§ 50) nur das Bruttogewicht von der Eisenbahn festgestellt wird.

Nr. 2 ist auf Frachtgüter aller Art (gewöhnliche oder Eilgüter, Stück- oder Wagenladungsgüter) anwendbar.

Nr. 3.

Will der Versender sich oder dem Empfänger eine höhere Entschädigung, als den Normalsatz (Nr 2) sichern, so hat er den Werth, den er sicher stellen will, auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben anzugeben. Diese Werthdeklaration hat dann die Bedeutung eines an Stelle des Normalsatzes tretenden Maximalsatzes, über welchen hinaus keine Entschädigung gefordert werden kann.

Der Absender resp. Empfänger hat die Höhe des Schadens innerhalb und bis zur deklarirten Summe zu begründen. Die Werthdeklaration befreit denselben hiervon nicht.

Die deklarirte Summe bildet nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der Beschädigte seinen Schaden nachzuweisen hat, setzt aber keineswegs im Voraus vertragsmäßig die Höhe des zu leistenden Ersatzes fest. (Erk. des ROHGer. v. 22. Okt. 1873, Bd. 11 S. 229.)

So wenig der Absender bei mangelnder Werthdeklaration einen unbedingten Anspruch auf den Normalsatz hat, ebensowenig kann er ohne Weiteres den in der Werthdeklaration angegebenen Werth fordern. Es liegt ihm in beiden Fällen ob, den Werth des verlorenen Gutes darzuthun, ohne Werthdeklaration bis auf die Höhe des Normalsatzes, mit Werthdeklaration bis auf die Höhe der deklarirten Summe. (Erk. des ROHGer. Bd. 11 S. 424.)

Da den Eisenbahnen durch Art. 423 und 427 HGB. nicht verwehrt ist, die Form der Werthdeklaration festzusetzen, so erscheint die Vorschrift, daß der Werth auf der Adreßseite des Frachtbriefs an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt sein müsse, als gültig.

Einer anderen Werthangabe, als in der durch das BR. vertragsmäßig vereinbarten Gültigkeitsform, kann eine rechtliche Wirkung somit nicht beigemessen werden. (Ruckdeschel, S. 225.)

Ausgeschlossen ist die Werthdeklaration:

a) bei den in einer Equipage oder in einem Fahrzeuge befindlichen Gegenständen (§ 38 Alin. 3 BR.),
b) bei Gemälden und anderen Kunstgegenständen, auch Antiquitäten (§ 48 B 3 Alin. 2 BR.).

Bei der Schwierigkeit der Feststellung des Werthes bezw. der Richtigkeit der Werthangabe wird durch diese Vorschrift das Risiko der Eisenbahnen, für derartige als „Kostbarkeiten" zu betrachtende Güter zu haften, beseitigt.

c) Bei Waaren, welche ohne Garantie oder nur gegen Revers übernommen werden und die dem schnellen Verderben unterliegen.

Diese Vorsichtsmaßregel soll die Bahn vor der Möglichkeit der Auszahlung größerer Ersatzbeträge ohne event. Deckung durch das Gut schützen. Eine Uebernahme von Gütern zum Transport „ohne alle Garantie" ist jedoch nicht möglich (Ruckdeschel, S. 227).

Nr. 3 ist auf Frachtgüter aller Art (gewöhnliche oder Eilgüter, Stück- oder Wagenladungsgüter) anwendbar.

Nicht das Nettogewicht, sondern das Bruttogewicht ist als Grundlage der Entschädigungsberechnung zu betrachten.

Nr. 3 normirt im zweiten Satze den Frachtzuschlag, welchen der Versender für die Zulassung einer höheren, d. i. den Normalsatz übersteigenden Werthdeklaration zu entrichten hat.

Dieser Zuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie. Er ist für die ganze deklarirte Summe, nicht bloß für den, den Normalsatz übersteigenden Betrag zu entrichten.

Ferner ist, wie die Fassung zeigt, nur ein Maximalsatz für denselben aufgestellt, welchen die Eisenbahnen nicht überschreiten dürfen. Wohl aber ist es ihnen gestattet, den Zuschlag niedriger zu normiren, jedoch nicht unter einen Minimalbetrag von 0,10 Mark.

Der Zuschlag ist innerhalb jeder einzelnen Bahn bezw. jedes einzelnen Verbandes für je angefangene 150 km zu entrichten, es findet also beim Transport über mehrere Bahnen bezw. Verbände ein bezügliches Zusammenrechnen der Kilometerzahl nicht statt.

Nr. 4.

Beim Mangel einer Werthdeklaration bildet der Normalsatz auch bei Beschädigung von Gütern (wie bei dem theilweisen und völligen Verlust) den Maßstab für den zu leistenden Ersatz (Erk. des ROHGer. Bd. 9 S. 278).

In einem solchen Falle wird von der durch die Beschädigung entstandenen Werthverminderung jener Antheil vergütet, welcher sich nach Verhältniß des von dem Beschädigten nachzuweisenden Handels- bezw. gemeinen Werths des beschädigten Guts zu dem Maximalsatz von 1 Mark 20 Pfennige pro kg herausstellt.

Die Fälle des theilweisen Verlustes regeln sich nach Nr. 1, nicht nach Nr. 4.

Die Feststellung der eingetretenen Werthverminderung erfolgt entweder durch Sachverständige oder durch den Verkauf des Guts (Verkaufswerth) im beschädigten Zustande (Art. 396 HGB.). Der Verkauf braucht nicht thatsächlich zu erfolgen. Verkaufswerth ist auch derjenige, der durch einen Verkauf nachweislich sicher zu erlangen sein würde.

Die Berechnung der Entschädigungssumme erfolgt in nachstehender Weise: ist z. B. an einer Sendung im Gewichte von 50 kg, welche einen Handelswerth von 240 Mark hat, durch eine bahnseitig zu vertretende Beschädigung eine Werthverminderung von 100 Mark eingetreten, so wird für diese Werthverminderung nur im Verhältniß des gemeinen Handelswerthes

des Gutes von 240 Mark zu den Maximalsatze von 60 Mark Entschädigung geleistet, welche 25 Mark beträgt.

Es berechnet sich dieselbe nach dem Gleichungsansatze:

$$240 : 60 = 100 : x.$$

Wie sich der Handels- bezw. gemeine Werth des Guts in unbeschädigtem Zustande zu dem nach dem Maßstabe von 1 Mark 20 Pfennige pro kg zu berechnenden Maximalsatze verhält, so verhält sich die durch die Beschädigung entstandene Werthminderung des Guts zu der von der Eisenbahn zu leistenden Entschädigung.

Der Umstand, daß beispielsweise aus dem beschädigten Gute mehr erlöst würde, als der Maximalsatz ausmachen würde, ändert an der vorstehenden Berechnungsweise nichts.

Im Falle einer Werthdeklaration ändert sich an obigen Gleichungsansatz nur das, daß an Stelle des Normalsatzes (60 Mark) der deklarirte Werth als Maximalsatz tritt. (Ruckdeschel, S. 228.)

Alinea 2.

Im Falle einer bösliche Handlungsweise der Eisenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden. (Art. 427 Alin. 2 und Art. 396 Alin. 5 HGB.)

Die Judikatur des ROHGer. hat den Begriff „bösliche Handlungsweise" konstant dahin fixirt, daß er den dolus im eminenten Sinne, außerdem auch den höchsten Grad der Nachlässigkeit, namentlich aber die luxuria umfaßte, jenen frevelhaften Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewußt ist und dennoch das Handeln nicht ändert. (Erk. d. ROHGer. Bd. 1 S. 158, Bd. 8 S. 428, Bd. 10 S. 218.)

Die Eisenbahn muß den vollen Schaden (das individuelle Interesse des Beschädigten incl. des entgangenen Gewinns ꝛc.) ersetzen, wenn ihr oder ihrem Personal (§ 63) eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird.

§ 69. Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 57) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und,

wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

Uebereinkommen.

Art. 29.

Zu den §§ 29 bis 31, 64 und 69 des Betriebs-Reglements.

1. Für Verluste und Beschädigungen an frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern und Gepäckstücken (einschließlich kartirter Dienstgüter) haften diejenigen Verwaltungen, durch deren Organe oder Einrichtungen der Verlust oder die Beschädigung verschuldet worden ist.

Sofern ermittelt ist, daß eine Beschädigung oder ein Verlust in dem Bereiche einer bestimmten Verwaltung eingetreten ist, so wird vermuthet, daß diese Verwaltung die Beschädigung bezw. den Verlust verschuldet hat, bis sie das Gegentheil beweist.

Wenn ein Verschulden nicht ermittelt wird, so haften in den Grenzen der reglementsmäßigen Haftpflicht die an der Beförderung von der Aufgabestation bis zur Endstation derjenigen Kartirungsstrecke bezw. Gepäckscheinsstrecke, in deren Bereich der Verlust bezw. die Beschädigung entdeckt wird, betheiligten Verwaltungen gemeinschaftlich nach Verhältniß der für ihre betreffenden Bahnstrecken zu berechnenden reinen Fracht, bei frachtfreier Beförderung nach Verhältniß der Kilometerzahl dieser Strecken.

Liegt die Aufgabestation oder die Endstation der letzten Kartirungsstrecke außerhalb der Grenzen des Vereins, so tritt die Vereinsgrenze an die Stelle der auswärtigen Aufgabestation bezw. letzten Kartirungsendstation.

2. Für Brandschäden, sowie für Schäden, welche während der Ueberführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse oder Seen mittelst Schiffstrajekts oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerks entstehen, haftet ohne Rücksicht auf Verschulden diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt.

3. Wenn bei dem Uebergange der Güter und Gepäckstücke von dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen Verwaltung eine spezielle Uebergabe, welche die übergebende wie die übernehmende Verwaltung verlangen kann, stattgefunden hat, so haften die an der Beförderung bis zu der betreffenden Uebergabestation betheiligten Verwaltungen nur für diejenigen Verluste und Beschädigungen, welche bei der speziellen Uebergabe ermittelt werden, für alle später ermittelten Verluste und Beschädigungen aber die an der weiteren Beförderung betheiligten Verwaltungen unbeschadet der im Art. 17 Nr. 1 dieses Uebereinkommens getroffenen Bestimmung.

4. Für Versäumung der Lieferungszeit haften diejenigen Verwaltungen, in deren Bereich eine verschuldete Ueberschreitung der für die betreffenden Beförderungsstrecken festgesetzten Lieferungszeiten stattgefunden hat, nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Sofern ermittelt ist, daß eine Versäumniß der Lieferungszeit in dem

Bereiche einer bestimmten Verwaltung stattgefunden hat, wird vermuthet, daß diese Verwaltung die ermittelte Ueberschreitung der Lieferzeit verschuldet hat, bis sie das Gegentheil beweist.

Wenn ein Verschulden nicht ermittelt wird, haften gemeinschaftlich alle an der Beförderung von der Aufgabestation (bezw. Vereinsgrenze) bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder Gepäckscheines (bezw. Vereinsgrenze) betheiligten Verwaltungen nach Verhältniß der reinen Fracht.

Soweit es mit den bestehenden Expeditions- und Zug-Einrichtungen vereinbar ist und hierdurch eine Transport-Verzögerung nicht veranlaßt wird, sind die Frachtkarten, und auf Verlangen (vergl. Art. 12) auch die Frachtbriefe Zwecks erleichterter Ermittelung des Verschuldens der Versäumung der Lieferungszeit, auf den Uebergangsstationen mit dem Datum- und Stunden-Stempel zu versehen.

5. Entschädigungen für Verluste, Beschädigungen und Versäumung der Lieferzeit im Betrage von 4 Mark und darunter sind von der regulirenden Verwaltung ausschließlich zu tragen. Falls jedoch ein solcher, den Betrag von 4 Mark nicht übersteigender Entschädigungs-Anspruch einer Eisenbahn-Verwaltung zustehen würde, welche gleichzeitig an dem betreffenden Transporte als Versand- oder Empfangsbahn betheiligt ist, kann derselbe überhaupt nicht geltend gemacht werden.

Dergleichen Entschädigungen, welche mehr als 4 Mark betragen, jedoch den Gesammtbetrag von 30 Mark nicht übersteigen, sind ohne Unterschied, ob das Verschulden einzelner Verwaltungen ermittelt ist und ob eine spezielle Uebergabe stattgefunden hat oder nicht (vergl. jedoch Schlußsatz des Art. 17 Nr. 1), von den in Nr. 1 Abs. 3 und 4 bezw. in Nr. 4 Abs. 3 bezeichneten Verwaltungen nach Verhältniß der Kilometerzahl der in Betracht kommenden Bahnstrecken zu tragen.

6. Ferner werden ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden einer bestimmten Verwaltung ermittelt ist, oder ob eine spezielle Uebergabe statt gefunden hat oder nicht (vorbehaltlich der Bestimmungen in dem Schlußsatze des Art. 17 Nr. 1), alle Entschädigungsbeträge für Verluste und Beschädigungen im Gesammtbetrage von über 30 Mark, welche bei Gütern den Betrag von 60 Mark pro 50 Kilogramm und bei Gepäck den Betrag von 6 Mark pro halbes kg übersteigen, sowie alle Entschädigungsbeträge für Versäumung der Lieferzeit im Gesammtbetrage von über 30 Mark, welche bei Gütern über den Betrag der Fracht, bei Gepäck über den Betrag von 0,2 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniß gezahlt werden müssen, von den in Nr. 1 Abs. 3 und 4 bezw. in Nr. 4 Abs. 3 bezeichneten Verwaltungen gemeinschaftlich getragen wie folgt:

a) Bei Güter-Transporten, welche mittelst direkter Karte im Verbands- oder Nachbar-Verkehre innerhalb des Vereinsgebiets abgefertigt worden sind, werden die Entschädigungsbeträge auf sämmtliche an dem betreffenden Verbands- oder Nachbar-Verkehre betheiligten Verwaltungen pro

rata ihrer Antheile aus dem Gesammt-Frachtaufkommen des Kartirungsmonats vertheilt.

b) Bei Gütertransporten, welche nicht direkt von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation mittelst Karte expedirt werden, sondern unterwegs aus dem Gebiete eines Verbands- oder Lokal-Verkehrs in das Gebiet eines anderen Verbands- oder Lokal-Verkehrs übergehen, oder bei welchen Beförderungsstrecken in Betracht kommen, welche außerhalb des Vereinsgebietes liegen, erfolgt die Vertheilung der Entschädigungsbeträge auf die Strecken der verschiedenen Verbände bezw. die Strecken der innerhalb des Vereinsgebiets betheiligten Verwaltungen pro rata der für diese Strecken zu berechnenden reinen Fracht.

Das auf die Verbandsstrecken entfallende Treffniß wird wie die Beträge zu a) in dem betreffenden Verbande vertheilt.

Dem Verbands-Verkehre wird der Nachbar-Verkehr gleich erachtet.

c) Bei Gepäcktransporten werden die Entschädigungs-Beträge von allen an der Gepäckscheinstrecke betheiligten Verwaltungen pro rata der Kilometerzahl ihrer in Betracht kommenden Theilstrecken getragen.

7. Bei Berechnung der Kilometerzahlen im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ist überall der Kilometerzeiger für die Wagencirkulation maßgebend.

Erläuterungen.

Alinea 1. Vergl. Art. 397 HGB. — Der Frachtführer haftet nach Art. 397 (§ 69) für den Schaden aus der Verspätung in engeren Grenzen, als nach Art. 395 (§ 64) für den Schaden aus Verlust oder Beschädigung des Gutes.

Bei Verlust und Beschädigung kann sich die Eisenbahn — wie zu § 64 erläutert — nur durch den Nachweis der höheren Gewalt und des eigenen Verschuldens des Versenders von der Haftpflicht befreien, während bei verspäteter Ablieferung des Gutes die Eisenbahn sich durch den bloßen Nachweis, daß das zur Verspätung Anlaß gebende Ereigniß durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte, von der Vertretung befreien kann. Dagegen ist der Umfang des Schadensersatzes für die Eisenbahn nicht wie in § 64 auf den wirklichen Schaden beschränkt, sondern umfaßt hier den vollen Schaden, d. h. sowohl den wirklichen Schaden, wie auch den entgangenen Gewinn (das individuelle Interesse).

In ersterer Hinsicht ist also die Haftung für Verspätung enger, in letzterer Hinsicht weiter als die für Verlust und Beschädigung.

„Schaden" im Sinne des Alin. 1 ist jede dem Absender, bezw. Empfänger durch Nichteinhaltung der Lieferfrist zugefügte Vermögensbeschädigung in vollem Umfange, incl. des entgangenen Gewinns gemäß Art. 283 HGB. (Erk. des ROHGer. Bd. 4 S. 762 — Ruckdeschel, S. 233.)

Der Schaden wird — wie Eger, Bd. 1 S. 335, bemerkt — in der Regel in der Werthverringerung bestehen, welche die Waare infolge ihrer ver-

späteten Ankunft bezw. Ablieferung am Bestimmungsorte infolge eines Herabgehens des Preises oder dadurch, daß sie inzwischen für das individuelle Bedürfniß des Empfängers (Käufers, Bestellers) an Werth verloren hat, erleidet. Dieser Schaden kann sich — z. B. bei Modewaaren — bis zur völligen Entwerthung der Waare steigern. Es tritt, da es sich hier nicht nur um den wirklichen Schaden, sondern auch um den entgangenen Gewinn handelt, jeder nachweisbare indirekte Nachtheil aus der Verspätung hinzu, also im Gegensatze zu Art. 396 (§ 68) auch der Nachtheil, daß der Versender oder Empfänger verhindert war, den Erlös aus den verspätet eingetroffenen Gütern inzwischen zu verwerthen, daß er Conventionalstrafen für die Verspätung seinerseits entrichten, daß er sich sein Bedürfniß bereits anderweit zu theureren Preisen decken mußte, daß er die ihm aufgetragenen Bestellungen nicht ausführen, der Nachfrage nicht genügen konnte, an Kundschaft verloren hat ꝛc. Voraussetzung ist hierbei jedoch der strikte Nachweis des behaupteten, direkten oder indirekten Schadens und der Angemessenheit des dafür geforderten Schadensersatzes.

Neben der Werthverminderung infolge des Herabgehens der Preise am Bestimmungsorte ꝛc. kann der Schaden auch in dem Verluste oder der quantitativen bezw. qualitativen Verringerung (Beschädigung) des Gutes bestehen. Die Waare kann infolge der Verspätung verderben, verfaulen, verrosten, schwinden ꝛc. Es ist aber nach Lage des konkreten Falles sorgfältig zu unterscheiden, ob der Verlust oder die Beschädigung lediglich eine Folge des Transports (Temperatur, Rütteln ꝛc.) oder der stattgehabten Lieferfristversäumung ist, was der Ersatzfordernde nachzuweisen hat. Ersterenfalls greifen die Bestimmungen der §§ 64, 68, letzterenfalls die Bestimmungen der §§ 69, 70 BR. Platz. (Erk. des ROHGer. Bd. 2 S. 357, Bd. 13, S. 393.)

Für Verlust, Verderb ꝛc. während der Lieferzeit haftet die Bahn nur nach § 68. (Erk. des ROHGer. v. 1. Okt. 1875, Bd. 18 S. 235.)

Ist die Annahme verweigert, das Gut aber wegen unterbliebener Verständigung des Absenders durch zu lange Lagerung verdorben, so haftet die Bahn nach § 68. (Erk. des ROHGer. v. 15. April 1876, Bd. 20 S. 347.)

Schadensersatz nach § 68 und § 69 bezw. 70 kann, abgesehen von böslicher Handlungsweise, nebeneinander nur dann gefordert werden, wenn der Ersatzfordernde nachweist, daß ihm infolge der nicht rechtzeitigen Ablieferung auch des beschädigten Gutes ein Schaden erwachsen ist. (Erk. des ROHGer. v. 1. Okt. 1875, Bd. 18 S. 235.)

Kann die Eisenbahn das Gut wegen Verlust nicht abliefern, so haftet sie nur nach § 68, für weiteren nachweisbaren Schaden aber wegen der unterbliebenen Ablieferung aus §§ 69 und 70 nicht, außer im Fall böslicher Handlungsweise. (Erk. des ROHGer. Bd. 18 S. 235.)

Umgekehrt kann auch nicht wegen verspäteter Lieferung und der hierdurch herbeigeführten Werthverminderung neben der Entschädigung aus § 70 (Frachtverlust) noch Ersatz eines Werthverlustes nach § 68 gefordert werden. [illegible] des ROHGer. Bd. 12 S. 255.)

Liegt böswillige Handlungsweise vor, so bedarf es einer genaueren Feststellung darüber nicht, ob der Schaden infolge des Transports (§ 64) oder der Verspätung (§ 69) entstanden ist, weil dann in beiden Fällen der volle Schaden zu ersetzen ist. (Art. 427 Alin. 2 HGB.) und alle die Ersatzpflicht beschränkenden Befugnisse ihre Kraft verlieren. (Erk. des ROHGer. v. 17. März 1874, Bd. 13 S. 317.)

Alinea 2. (Art. 408 HGB.):

Satz 1. Die Bestimmung, daß noch eine weitere Frist von 8 Tagen nach der Ablieferung und bezw. nach Bezahlung der Fracht zur Geltendmachung der Ansprüche freigelassen ist, ist aus dem Oesterr.-Ung. Reglement entnommen; sie ist eine Konzession an das Publikum, um eine im praktischen Verkehr oft empfundene Härte zu beseitigen, indem der Empfänger nicht immer in der Lage ist, diesen Anspruch bei der Ablieferung unverzüglich prüfen und geltend machen zu können. (Ruckdeschel, S. 241.) Die achttägige Frist wird gemäß Art. 328 Nr. 2 HGB. berechnet. Ihr Lauf beginnt „nach der Ablieferung beziehungsweise nach der Bezahlung der Fracht"; d. h., erst der — wenn auch successive — Eintritt beider Momente entscheidet. Wenn also die Ablieferung des Gutes später geschieht als die Zahlung der Fracht, oder die Zahlung später als die Ablieferung, so beginnt diese achttägige Frist immer mit dem späteren Momente (Eger, Bd. 2 S. 523).

Die Anmeldung der Ansprüche kann nach der Fassung des Alin. 2 des § 69 in beliebiger Form erfolgen.

Wenn der Anspruch rechtzeitig angemeldet worden ist, so beginnt vom Momente der Geltendmachung an die einjährige Verjährungsfrist des Art. 408 Alinea 3 bezw. Art. 386 Alin. 1, 3 zu laufen.

Satz 2 hat den Zweck, auszudrücken, daß alle Ansprüche wegen Versäumung der Lieferfrist, welche nicht durch Annahme des Guts und Zahlung der Fracht, gemäß Art. 408 Alin. 1 erloschen sind (Satz 1), nach einem Jahre verjähren.

Die einjährige Verjährungsfrist greift also nicht nur Platz,

„wenn das Gut nicht angenommen oder die Fracht nicht bezahlt ist",

sondern auch

a) wenn die Annahme und Zahlung mit vertragsmäßigem Vorbehalt erfolgt ist,
b) wenn der Absender die Fracht bezahlt (frankirt), der Empfänger das Gut angenommen hat,
c) wenn die Aufgabe der Sendung in Theilfrankatur (§ 53) erfolgt ist,
d) wenn — nach Maßgabe des Satzes 1 — binnen 8 Tagen nach Annahme und Zahlung der Anspruch erhoben worden ist. Vergl. im Uebrigen die Erl. zu § 64.

Satz 3 handelt von dem Beginne der im Satz 2 normirten einjährigen Verjährungsfrist.

Der Ablauf des Tages der Ablieferung ist das Anfangsmoment der Verjährung, wenn letztere wirklich stattgefunden hat; ist sie aber nicht erfolgt, so

beginnt die Verjährung erst mit dem Ablaufe der Lieferfrist, wie bei gänzlichem Verluste des Gutes.

Ist die Lieferzeit mehr als 4 Wochen überschritten, so gilt das Gut als verloren und ist auch bezüglich der Verjährung als solches zu behandeln, d. h. die Verjährung beginnt in solchem Falle mit dem Ablauf der Lieferfrist (§ 64 Alin. 5).

Für Güter, welche zwar verspätet, aber innerhalb jener 4wöchentlichen Frist eintreffen, ist, wie bei Beschädigungen, der Tag der Ablieferung entscheidend.

Ob die Ablieferung durch Verschulden der Bahn oder des Adressaten unterblieben ist, ändert an dem Beginn der Verjährungsfrist nichts.

Ueber den Begriff „Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht", vergl. die Erl. zu § 64 Alin. 4 S. 148.

§ 70. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$, und, wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden, beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$, und, wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von den Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt denselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

1. im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe;
2. in Ermangelung einer solchen Deklaration:
   a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,
   b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine böswliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung

muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 Mark der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Pf., für die folgenden 225 Kilometer $^1/_2$ Pf., für jede weiteren folgenden 375 Kilometer $^1/_2$ Pf. nicht übersteigen darf. Angefangene 150 resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf 0,10 Mark abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 Mark.*)

Erläuterungen.

Vergl. Art. 397 und 427 Alin. 1 Nr. 2 HGB. Die Schadensberechnung für Versäumung der Lieferzeit erfolgt principiell nach den Grundsätzen des Art. 397 HGB. bezw. § 69 Alin. 1 BR. Danach hat die Eisenbahn den vollen Schaden zu ersetzen, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Der Ersatzberechtigte seinerseits hat die Höhe des entstandenen Schadens nachzuweisen. (Vergl. § 69.)

Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung sind jedoch in Gemäßheit des Art. 427 Alin. 1 Nr. 2 Normalsätze eingeführt und Deklarationen des Verzögerungsinteresses zugelassen, welche:

1. die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bilden sollen, und
2. innerhalb deren der Ersatzberechtigte principiell seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art. 397 HGB. nachzuweisen hat.

Durch

Alinea 1

(welches dem Oesterr.-Ung. Reglement entstammt) wird indeß eine abweichende Vereinbarung dahin getroffen, daß auch ohne Nachweis eines Schadens bei Lieferfristüberschreitung ein bestimmter Theil der Fracht von der Eisenbahn vergütet wird, welche Konzession von den Eisenbahnen gemacht wurde, weil das Publikum in den seltensten Fällen in der Lage sein wird, den erlittenen Nachtheil in genügendem Umfange nachzuweisen.

*) Für die Ungarischen Bahnen: statt 10 Mark: „5 Fl.", statt 150 km: „20 Meilen", statt 225 km: „30 Meilen", statt 375 km: „50 Meilen", statt 1 Pf.: „$^1/_2$ Kr.", statt $^1/_2$ Pf.: „$^1/_4$ Kr.", — statt auf 0,10 Mark abzurunden: „auf ganze Kreuzer abzurunden", statt: 0,10 M.: „5 Kr.". Für die Oesterreichischen Bahnen ändern sich nur die Münzzahlen.

In dieser Bestimmung ist ein Normalsatz für Verspätung, welche bei Frachtgütern weniger als einen Tag und bei Eilgütern weniger als 12 Stunden beträgt, nicht enthalten. Daraus ist jedoch nicht zu schließen, daß für derartige Verspätungen ein Normalsatz überhaupt fehle. Vielmehr gilt für dieselben der in Alin. 3 sub 2 bestimmte Normalsatz, welcher einen Schadensnachweis voraussetzt. (Eger, Bd. 3 S. 413.)

Unter der „Fracht" ist nur die Eisenbahnfracht, nicht auch das Fuhrlohn für weiteren Land- und Seetransport zu verstehen. (Erk. des ROHGer. v. 23/9 1874, Bd. 14 S. 199.)

Alinea 2.

Wird eine höhere Entschädigung, als in Alinea 1 zugebilligt, beansprucht, dann liegt dem Entschädigungsberechtigten ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden nachzuweisen. Der Nachweis hat jedoch nur „auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung" stattzufinden; es ist in ihr Ermessen gestellt, gegebenenfalls davon abzusehen.

Alinea 3

stellt für den Fall dieses Schadensnachweises diejenigen Maximalsätze auf, welche der Entschädigungsberechtigte bei seiner Schadensberechnung als Grenze anzusehen bezw. innerhalb deren er den Schadensnachweis zu führen hat.

Hier ist nicht, wie in Alinea 1, ein Unterschied zwischen Fracht- und Eilgütern gemacht, auch ist die Zahl der sich nach dem Umfange der Verspätung abstufenden Normalsätze auf zwei reduzirt. Einer von diesen beiden Normalsätzen trifft mithin stets zu. Erscheinen dem Absender diese Beträge als Maximalgrenze nicht ausreichend, so bleibt ihm der Weg der höheren Deklaration offen.

Ist eine Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gewählt, so bildet diese den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

In denjenigen Fällen, wo das Gut in Verlust geht und die Lieferungszeit versichert ist, hat die Eisenbahn-Verwaltung nicht ohne Weiteres die Verpflichtung, neben der Entschädigung für Verlust des Gutes noch eine besondere Entschädigung wegen Nichtinnehaltung der Lieferzeit zu leisten, es sei denn, daß sich thatsächlich genau ein besonderer Schaden nach beiden Richtungen hin nachweisen ließe. (Erk. des ROHGer. v. 11. Nov. 1876, Bd. 18 S. 235.)

Eine Werthdeklaration schließt eine Deklaration des Verzugsinteresses für den Fall der verspäteten Lieferung nicht in sich. Jedoch trifft dies in dem Falle zu, wenn Transportverzögerung Verlust oder Beschädigung des Gutes durch inneren Verderb und dergl. unmittelbar zur Folge hat. (Erk. des ROHGer. v. 5. Dez. 1873.)

Die Deklaration des Verzugsinteresses schließt eine Werthdeklaration für den Fall des Verlustes nicht in sich. (Erk. des ROHGer. v. 20. Jan. 1875, 13. März 1875.)

Wird lediglich ein Theil einer mit einem Frachtbrief aufgegebenen Sendung verspätet abgeliefert, so wird in der Regel, wenn Lieferfristinteresse-Deklaration

vorliegt, der aliquote Theil der ganzen oder partiellen Fracht zurückvergütet, für den rechtzeitig abgelieferten Theil der Sendung aber keine Vergütung geleistet.

Dieses Verfahren kommt selbstverständlich nicht zur Anwendung, wenn die einzelnen Theile nur zu einem Ganzen vereinigt ihren Zweck erfüllen, z. B. eine in zerlegtem Zustande aufgegebene Maschine. (Ruckdeschel, S. 240.)

Im Falle böslicher Handlungsweise (Begriff: vergl. Alinea 2 d. § 68) fällt jede Beschränkung des Umfangs des Schadensersatzes auf Normalsätze und deklarirte Summen fort und tritt der volle Schadensersatz ein.

Alinea 4

schreibt für die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung eine bestimmte Form obligatorisch vor.

Alinea 5 und 6

erklären für den Fall der Deklaration die Eisenbahn für berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben. Dieser Zuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie.

Die Höhe des Frachtzuschlags darf einen Maximalsatz nicht übersteigen (Alin. 5) und unter einen Minimalsatz nicht herabgehen (Alin. 6).

Die Berechnung ist eine dem Frachtzuschlage für Werthdeklaration von Frachtgut (§ 68) analoge. Auch hier ist für die ganze deklarirte Summe, nicht bloß für den den Normalsatz übersteigenden Betrag der Zuschlag zu entrichten, und ebenso findet die Berechnung und Abrundung der Kilometerzahl bezw. der Bruchtheile von Pfennigen oder Kreuzern nur innerhalb einer einzelnen Bahn bezw. eines einzelnen Verbandes statt, mithin ist ein Zusammenrechnen der Kilometerzahl ꝛc. beim Transport über mehrere Bahnen bezw. Verbände nicht angängig. (Eger, Bd. 3 S. 415.)

Verfahren zur Regelung der Entschädigungs-Forderungen.

Uebereinkommen

zum Betriebs-Reglement.

Art. 30.

1. Die Vereins-Verwaltungen erachten eine schnelle und koulante, dem kaufmännischen Wesen entsprechende Ausgleichung der gegen sie erhobenen Entschädigungs-Ansprüche für durchaus nothwendig, und verpflichten sich, die Befriedigung als begründet anerkannter Ansprüche nicht von der Erörterung darüber abhängig zu machen, in welcher Weise der Schaden unter ihnen selbst zu tragen bezw. zu vertheilen ist.

2. Die Verhandlung der Entschädigungs-Ansprüche mit dem Reklamanten erfolgt ausschließlich durch die Versand- oder die Empfangs-Verwaltung, je nachdem die Reklamation bei dieser oder jener angebracht ist. Die betreffende Verwaltung hat sich die möglichst genaue Feststellung des Sach- und Rechtsverhältnisses angelegen sein lassen und entscheidet demnächst die Frage, ob eine Entschädigung oder Rückzahlung und zu welchem Betrage zu

leisten ist, wenn es sich um Entschädigungen bis zum Betrage von höchstens 600 Mark handelt, selbstständig, wenn höhere Entschädigungen gezahlt werden sollen, unter Mitwirkung der übrigen betheiligten Verwaltungen. In allen Fällen liegt ihr ob, die unverzügliche Zahlung festgestellter Entschädigungen bezw. Erstattung zu viel erhobener Frachten und sonstiger Vergütungen zu veranlassen.

Um mehrfache Reklamationen und Zahlungen in Beziehung auf denselben Fall zu verhüten, soll stets die Vorlegung des Original-Frachtbriefes von dem Reklamanten verlangt und sollen insbesondere Zahlungen nur gegen Vorzeigung desselben geleistet werden; vor der Rückgabe des Frachtbriefes an den Reklamanten ist auf demselben entweder durch Abstempelung unter Beifügung der betreffenden Journal-Nummer oder in sonst geeigneter Weise ein in's Auge fallender Vermerk über die geschehene Regulirung zu machen. Ist der etwaige Verlust des Frachtbriefes genügend bescheinigt, so kann von der Beibringung desselben abgesehen werden, jedoch ist in diesem Falle der anderen Verwaltung, bei welcher die Reklamation ebenfalls angebracht werden dürfte, vor Einleitung der Regulirung sofort Nachricht zu geben.

3. Für die Behandlung der Entschädigungs-Forderungen unter den betheiligten Verwaltungen und Verbänden sind die folgenden Vorschriften maßgebend:

a) Bei Entschädigungs-Forderungen im Gesammt-Betrage von mehr als 4 bis einschließlich 30 Mark.

Die regulirende Verwaltung vertheilt, nachdem die Befriedigung des Reklamanten erfolgt ist, den bewilligten Entschädigungsbetrag auf die haftpflichtigen Verwaltungen bezw. Verbände und benachrichtigt dieselben durch Rundschreiben von dem Geschehenen, unter Bezeichnung des Namens des Reklamanten, der Versand- und Empfangs-Station, des Datums des Frachtbriefs und der Frachtkarte, der Nummer der Frachtkarte resp. des Frachtbriefs, insofern letzterer eine Nummer trägt, des Inhalts und Gewichts der Sendung und des Betrages der etwa stattgefundenen Werth- oder Lieferfrist-Versicherung, sowie der Ursache und Höhe des ersetzten Schadens. Ist eine Verschuldung ermittelt, so werden außerdem die Akten der betreffenden Verwaltung zur Einsicht übersendet.

b) Bei Entschädigungs-Forderungen im Gesammt-Betrage von über 30 Mark bis einschließlich 600 Mark.

Wenn nach der Beurtheilung der regulirenden Verwaltung das Verschulden einzelner Verwaltungen nicht ermittelt ist, so vertheilt dieselbe nach Befriedigung des Reklamanten den bewilligten Entschädigungsbetrag auf die haftpflichtigen Verwaltungen bezw. Verbände und übersendet die Untersuchungs-Verhandlungen ohne nähere Darlegung des Sachverhältnisses den betheiligten Verwaltungen lediglich mit dem Bemerken, daß, da nach Lage der Sache ein bestimmtes Verschulden nicht vorliegt, der Entschädigungs-Betrag, wie geschehen, zu vertheilen sei. Zustimmende Erklärungen sind nicht abzugeben, sondern die Akten lediglich weiter zu befördern.

Wenn hingegen nach der Beurtheilung der regulirenden Verwaltung das Verschulden einer Verwaltung ermittelt ist, oder Seitens einer der betheiligten Verwaltungen behauptet wird, so übersendet die regulirende Verwaltung nach der Befriedigung des Reklamanten die Akten dem angeblich Schuldigen zur Erklärung über die alleinige Uebernahme der Haftpflicht.

Wird solche anerkannt, so ist diese Erklärung lediglich der regulirenden Verwaltung mitzutheilen, welche demnächst die Abrechnung zu veranlassen hat. Einer weiteren Uebersendung der Akten an die übrigen betheiligten Verwaltungen bedarf es in diesem Falle nicht.

Wird die alleinige Haftpflicht nicht anerkannt, so hat die betreffende Verwaltung die Akten unter Darlegung des Sachverhältnisses und Motivirung der ablehnenden Erklärung der regulirenden Verwaltung zurückzusenden, welche sämmtliche Verhandlungen den übrigen betheiligten Verwaltungen durch Rundschreiben zur entsprechenden Erklärung mittheilt, wobei die Bestimmungen des Art. 23 Abs. 2 über das Rückmelde-Verfahren Anwendung finden.

Erfolgt auf diese Weise nicht sogleich eine Einigung, so ist die schiedsgerichtliche Entscheidung der Differenz herbeizuführen, bis zu deren Ergehen die Abrechnung der gezahlten Entschädigung ausgesetzt bleibt.

c) Bei Entschädigungs-Forderungen im Gesammt-Betrage von über 600 Mark.

Vor der Zahlung an den Reklamanten ist die Uebereinstimmung der betheiligten Verwaltungen bezw. Verbände darüber erforderlich, ob und welcher Betrag gezahlt werden soll. Die regulirende Verwaltung macht unter Mittheilung der Akten motivirte Vorschläge in einem Rundschreiben, auf welches die Verwaltungen mit möglichster Beschleunigung ihre Erklärungen abgeben, wobei die Bestimmungen des Art. 23 Abs. 2 über das Rückmelde-Verfahren Anwendung finden.

Ergeben sich auseinandergehende Ansichten, deren Vereinigung nicht alsbald gelingt, so ist die schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen; Zahlung und Abrechnung der Entschädigung bleibt ausgesetzt, bis diese Entscheidung ergangen ist. Wenn zu befürchten steht, daß die Verzögerung eine ungünstigere Erledigung der Entschädigungsfrage für die betheiligten Verwaltungen bezw. Verbände zur Folge haben werde, so soll auch bei Entschädigungs-Forderungen von der bezeichneten Höhe die regulirende Verwaltung die Ermächtigung haben, den ihr angemessen erscheinenden Entschädigungsbetrag vor der Verständigung beziehungsweise der schiedsgerichtlichen Entscheidung zu Lasten der noch festzustellenden haftpflichtigen Verwaltungen beziehungsweise Verbände zahlen zu lassen.

4. Die betheiligten Verwaltungen bezw. die den Abrechnungsstellen der betheiligten Verbände vorgesetzten Verwaltungen haben nach Festsetzung der Haftpflicht für die Erstattung der von der regulirenden Verwaltung verauslagten Entschädigungs-Beträge in der nächsten Monats-Abrechnung Sorge zu tragen.

5. Sollte der Reklamant den Rechtsweg betreten, so hat die verklagte Verwaltung den betheiligten Verwaltungen rechtzeitig Gelegenheit zu geben, ihre Ansichten und Beweismittel mitzutheilen, nöthigenfalls selbst in den Prozeß einzutreten. Die Verwaltungen wollen die gegen die regulirende Verwaltung ergehenden richterlichen Entscheidungen auch gegen sich gelten lassen.

Die Prozeßkosten und Mandatarien-Gebühren werden von den betheiligten Verwaltungen nach demselben Verhältnisse, nach welchem der Ersatz zu leisten ist, getragen.

6. Bei allen Mittheilungen von Akten sollen letztere stets chronologisch geordnet, foliirt und gehörig geheftet sein.

Den Rundschreiben sind, außer in dem unter Nr. 3 zuerst behandelten Falle, stets Abschriften für alle betheiligten Verwaltungen beizufügen.

7. Die nach Anhörung der streitenden Theile getroffenen schiedsgerichtlichen Entscheidungen der Differenzen zwischen den Verwaltungen bezw. Verbänden über die Betheiligung an Entschädigungen sind endgültige. Eine in Folge einer Garantieklage (Adcitation) etwa ergangene gerichtliche Entscheidung ist für die Beitragspflicht der betheiligten Verwaltungen unpräjudizirlich.

IV.

Schlußbestimmung.*)

Das Betriebs-Reglement wird durch das „Centralblatt für das Deutsche Reich" publizirt.**) Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare desselben für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden außer durch das „Centralblatt für das Deutsche Reich" auch von den Eisenbahnverwaltungen in je einem am Sitze derselben erscheinenden öffentlichen Blatte gültig publizirt.***)

---

*) Die Schlußbestimmung des Vereins-Betriebs-Reglements lautet:
„Das gegenwärtige Reglement wird von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegeben und durch die Zeitung des Vereins veröffentlicht.
Aenderungen des Reglements werden in gleicher Weise zur öffentlichen Kenntniß gebracht."

**) Im Oesterr.-Ung. Reglement v. 10. Juni 1874 ist dieser Satz nicht enthalten.

***) Im Oesterr. Reglement v. 10. Juni 1874 lautet Alinea 2: „Abänderungen des Reglements werden außer durch das Reichsgesetzblatt auch von den Eisenbahn-Verwaltungen in den betreffenden Landesblättern gültig publizirt."
Für Ungarn tritt an Stelle des Reichsgesetzblattes das „Amtsblatt für die Länder der Ungarischen Krone".

Erläuterungen.

Alinea 1. Die Eisenbahnen sind zur Publikation der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, sowie aller Abänderungen verpflichtet. (Erk. des ROHGer. Bd. 22 S. 373.)

Im deutschen Reiche wird das BR. im Centralblatt für das deutsche Reich publizirt; für Bayern ist das amtliche Publikationsorgan für Bekanntmachungen von hervorragendem allgemeinen Landesinteresse das „Gesetz- und Verordnungsblatt".

Nach Alinea 2 sind Abänderungen durch das Gesetz- und Verordnungsblatt und durch ein weiteres am Sitz der Eisenbahn-Verwaltung erscheinendes öffentliches Blatt zu publiciren. Die Publikation durch letzteres allein genügt nicht.

Die Bereithaltung der Tarife auf jeder einzelnen Station zum Zweck des Verkaufs erscheint nicht erforderlich, es wird vielmehr genügen, wenn die Tarife durch Vermittelung jeder Station oder direkt bei einer hierzu bestimmten Depotstelle bezogen werden können.

Ergänzungen und Berichtigungen.

Seite 18 Zeile 18 von oben lies: „§§ 53—65 des BPR." statt „§§ 51—71 des BPR.".

Seite 20 Zeile 11 von oben lies: „§§ 53—65 des BPR." statt „§§ 51—71 des BPR.".

Seite 23 Zeile 8 von oben ist hinzuzufügen: „Auch auf den königl. sächsischen Staatsbahnen ist diese Einrichtung zur Einführung gelangt".

Seite 57 Zeile 1 von unten (Anmerk.) lies: „0,30 Mark" statt „30 Mark".

Seite 102 Zeile 8 von oben lies: „Für das Lagergeld haftet das Gut nicht als Pfand, wenn dies nicht ausdrücklich ausbedungen. Vergl. Erl. zu Nr. 5 des § 60 BR." statt „Für das Lagergeld haftet das Gut als Pfand".

Seite 112 Zeile 13 von unten lies: „c) die . . ." statt „c) Die . . .".

Anlagen

zum Eisenbahn Betriebs-Reglement.

Anlage A.
Zu § 47 Abs. 2.

Erklärung.*)

Die Güter-Expedition der.....
Eisenbahn zu.....hat auf.....
.....Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach.....von.....,
angenommen, nämlich: .....
.....
.....
.....erkenne.....hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt (mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich:)
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von.....
.....anerkannt ist.
....., den.....ten.....18.....

---

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Kontrol-Stempel der Bahn.

Anlage B. **Frachtbrief** (weisses Papier)
beziehungsweise
Anlage C. **Eilfrachtbrief** (dunkelrosa Papier).

Stemp
Empf
Sta

Der Wagen
№.....
Eigenth. .....
№.....
Eigenth. .....

Der Frachtkarte { No. ..... Pos. ..... }

An.....
in.....
Station.....
der ..... *Eise*

Etwaige Angabe des Transportweges } .....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebs-Re
und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestim
welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Deklarirter Werth der einzelnen Positionen	Erklärung weg waigen zoll- un amtlichen Beh Mittelsperson, nung d. betr. Do und sonstigen incl. Bleiversc Sonstige gesetzl reglementaris lässige Erklä
.....							
.....							
.....							
.....							
.....							
.....							
.....							
.....							
.....							

Die deklarirte **Gesammt-Werthsumme** beträgt
Die deklarirte Summe des **Interesses an der rechtzeitigen Lieferung** beträgt
} in Buchstaben

Stempel der Abgangs-Station | *Wiege-Stempel*

....., *den* ....*ten*.....

Unterschrift des Absenders

Frankatur-Vermerk des Absenders

Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang } in Buchstaben

Spezification obiger Nachnahme

Betrag ℳ	₰

Frankirt	NOTE.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben ℳ	₰
	Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang }			
	Provision			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration }			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration }			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration }			

*NB. Die **Uebergangs**-Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der **Note** aufzudrücken.*

Bestimmungen

über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände.

I.*) Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpuler) und ähnliche Gemenge,*†) wie insbesondere der sogenannte brennbare Salpeter und Holzpulver, d. h. ein Gemenge von nitrirtem Holz, welches durch die Nitrirung eine Gewichtsvermehrung von höchstens 30 Prozent erfahren hat, und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chlorsauren Salze;

Pulvermunition einschließlich fertiger Patronen†) (wegen Metallpatronen und Patronen mit innerem Blechmantel vergl. unten Nr. III);

Feuerwerkskörper,†) insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 48 A Litt. a bis e (einschließlich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

Zündschnüre†) mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergl. unten Nr. V.);

---

*) Im Verkehre nach bezw. von und durch Oesterreich-Ungarn dürfen Schwarzpulver und Schwarzpulver ähnliche Gemenge, sowie Patronen aus Dynamit und ähnlichen Sprengmitteln, endlich Nitrocellulose, wie Schießbaumwolle, Collodiumwolle (sofern sie nicht den Vorschriften unter Ziffer XXXVI der Anlage D entspricht) und Pyropapier (sog. Düpplerschanzenpapier) nur dann befördert werden, wenn dieselben für den Transport in Oesterreich und Ungarn speziell zugelassen sind. Uebrigens gelten für die Beförderung der sub I, II, III, XIV und XV der Anlage D aufgeführten Gegenstände, mit Ausnahme der Zündhütchen für Schußwaffen und der Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen, in Oesterreich-Ungarn nicht die in der Anlage D angeführten, sondern die in der Oesterreichischen und Ungarischen Verordnung, betreffend „die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen", gültig vom 1. August 1880, festgesetzten und in der Anlage E z. Vereins-BR. enthaltenen Vorschriften.

†) Im Verkehre nach bezw. von den Niederlanden und im Transit durch dieselben sind: Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, Pulvermunition einschließlich fertiger Patronen (auch Metallpatronen), Feuerwerkskörper, Patronen aus Dynamit (einschließlich Patronen aus Gelatinedynamit und Patronen aus Sprenggelatine), Nitrocellulose, insbesondere

Patronen aus Dynamit,*) Patronen aus Sprenggelatine*) (einer gelatinösen Auflösung von Collodiumwolle in Nitroglycerin), Patronen aus Gelatinedynamit*) (einem Gemisch von durch Colodiumwolle gelatinirtem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, d. h. Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern mit oder ohne Schwefel); Nitrocellulose,*) insbesondere Schießbaumwolle*) (auch Cotton-Powder) und daraus gefertigte Patronen, ferner Collodiumwolle,*) sofern sie nicht bis zu mindestens 50 Prozent mit Wasser angefeuchtet ist (vergl. unten Nr. XXXVI), Pyropapier*) (sogenanntes Düpplerschanzenpapier) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Diese Gegenstände sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. — Die zum Transport von Pulver verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Pulver kann in metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten muß loses Kornpulver in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden. Zum Verpacken von losem prismatischem Pulver sind Kasten zu verwenden, welche aus Brettern von gesundem Holze (bei Kasten zu 50 kg Pulver von mindestens 25 mm Stärke) hergestellt sind. Die Seitenwände der Kasten müssen verzinkt und der Boden und Deckel durch genügend lange, verleimte Holznägel oder messingene Holzschrauben befestigt sein. Innerhalb jedes Kastens müssen sich behufs Festlegung der Pulverprismen 2 Platten von Filz oder von einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine

---

Schießbaumwolle, (auch Cotton-Powder) und daraus gefertigte Patronen, ferner Collodiumwolle, Pyropapier (sog. Düpplerschanzenpapier), sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen), elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre, Zündbänder und Zündblättchen — mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergl. Nr. V) — Natroncoaks und rohes Petroleum von der Beförderung ganz ausgeschlossen, während sog. brennbarer Salpeter nur unter den unter VI gegebenen Vorschriften zur Beförderung zugelassen wird.

*) Vergl. die mit * und † vorbezeichneten Anmerkungen.

an einer Kopfwand des Kastens, die andere unter dem Deckel befinden. — Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen und mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Packeten zu vereinigen. Die genannten Patronen, sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Gefäße oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose muß bis zu mindestens 20 Prozent Wassergehalt angefeuchtet in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

Die zur Verpackung explosiver Stoffe dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalt mit der — deutlichen, gedruckten oder schablonirten — Aufschrift „Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre, Dynamitpatronen, Sprenggelatine-Patronen, Gelatinedynamit-Patronen, Schießbaumwolle 2c." versehen sein.

Das Bruttogewicht der Schießbaumwolle oder andere Nitrocellulose, Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper oder Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) enthaltenden Behälter darf 90 kg, das Bruttogewicht der Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelantinedynamit-Patronen, sowie der, vorgedachte Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälter 35 kg nicht übersteigen.

2. Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Sprengstoffe den hier gegebenen Vorschriften entspricht.

Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen dürfen außerdem nur dann zum Transport angenommen werden, wenn sie aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionirten deutschen oder aus einer zur Versendung desselben auf deutschen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herstammen. Die Behälter müssen mit der Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) versehen und jede Sendung von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugniß begleitet sein. Außerdem muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung

beigegeben werden. Auch werden solche Patronen nur in den ursprünglichen Behältern und nur in der Orginalverpackung zum Eisenbahntransport zugelassen.

3. Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Extrazügen bewirkt wird, von vorherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.

Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —

sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,
mindestens 1 Tag,

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,
mindestens 2 Tage,

sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,
mindestens 4 Tage

vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Versand-Expedition angemeldet und darf nur zu der von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur da erfolgen, wo keine Güterzüge gefahren werden.

Güterzügen bezw. gemischten Zügen dürfen nicht mehr als acht mit Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren (ausschließlich Sicherheitszünder) und Schießbaumwolle oder mit Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelantinedynamit-Patronen beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Extrazügen befördert werden.

Transporte in Extrazügen sind der Aufgabebahn mindestens acht Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung des Transportweges anzukündigen.

4. Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Güterperrons aus geschehen, muß vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Versender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen: Die be-

sonderen Lade-Utensilien und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und drgl.) sind vom Versender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

Die Annährung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Dieselben sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

Bei dem Verladen, insbesondere von Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden. Auch sind dieselben in dem Laderaum der Eisenbahnwagen so fest zu verpacken, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden. Zur Beladung und Beförderung dürfen nur bedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zug-Apparaten und fester sicherer Beladung thunlichst ohne Bremsvorrichtungen benutzt werden.

Die Wagenthüren, sowie die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluß zu halten und durch die Bahnverwaltung auf Kosten des Versenders zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden. Aeußerlich müssen solche Wagen durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weißen „P" erkennbar sein, welche oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten angebracht werden.

Sprengstoffe dürfen nur in Mengen von höchstens 1000 kg mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengstoffe zur Ausladung kommen sollen. Es ist aber untersagt, in den mit Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen, Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose befrachteten Wagen zugleich Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) oder Zündungen unterzubringen. Jeder Wagen darf nur bis zwei Dritteln seiner Tragfähigkeit beladen werden.

Bei dem Verladen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten und Taback nicht geraucht werden, ebensowenig

während des Transports in oder an den mit Sprengstoffen beladenen Wagen.

Fährt innerhalb des Bahnhofs eine Lokomotive an der Ladestelle oder an bereits mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappe geschlossen und darf das Blasrohr nicht verengt werden. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muß der außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Begegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

5. Die beladenen Wagen dürfen sowohl auf der Verladestation wie unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur dann bewegt werden, wenn sich zwischen ersteren und letzterer mindestens vier, nicht mit leicht Feuer fangenden Gegenständen befrachtete Wagen befinden. Als leicht Feuer fangende Gegenstände im Sinne dieser und der folgenden Nummer sind Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks und Holz nicht zu betrachten.

Wagen mit Sprengstoffen dürfen niemals abgestoßen werden und sind auch zum Verkuppeln mit größter Vorsicht anzuschieben.

6. Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen noch drei Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens vier solcher Wagen müssen den mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 kg Bruttogewicht oder andere explosive Stoffe in Mengen von nicht mehr als 35 kg Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

Weder an den mit Sprengstoffen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt (siehe unter Nr. 3), an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß der am Schluß des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und dieselbe bedient sein.

7. Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Versender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in, noch auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen.

8. Die sämmtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen nebst dem Personal der Züge, mit welchem unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet, sind Seitens der Bahnverwaltung von dem Abgange bezw. dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnöthige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebes bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde. Bei längerem Halten sind die mit Sprengstoffen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizei-Behörde Anzeige zu machen, um dieselbe in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

   Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll, so ist die Verwaltung der letzteren sobald als möglich von der Zuführung der Sendung in Kenntniß zu setzen.

9. Wird während der Beförderung an dem Wagen oder an der Ladung eine Unregelmäßigkeit bemerkt, so ist der Wagen mit Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln auszusetzen und nöthigenfalls umzuladen. Abgesehen von einem solchen Falle ist das Umladen von Sprengstoffen und der etwa beigeladenen Güter während ihrer Beförderung unzulässig.

10. Die Sendungen sind dem Adressaten durch die Empfangsstation, welcher von einer der nächstliegenden Vorstationen unter Bezeichnung des Zuges von dem Eintreffen der Ladung Kenntniß zu geben ist, im Voraus, außerdem aber sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte zu avisiren. Die Uebernahme hat innerhalb dreier Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer neun Tagesstunden nach Ankunft und Avisirung zu erfolgen.

    Begleitete Sendungen (vergl. Nr. 7), welche innerhalb der vorgeschriebenen drei Stunden der Empfänger nicht übernommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

    Ist das Gut 12 Tagesstunden nach Ankunft nicht abgefahren, so ist dasselbe der Ortspolizei-Behörde zur weiteren Verfügung zu übergeben und von der letzteren ohne Verzug

vom Bahnhofe zu entfernen. Die Ortspolizei-Behörde ist befugt, die Vernichtung anzuordnen.

11. Bis zur Uebernahme ist die Ladung unter besonderer Bewachung zu halten.

Die Entladung und etwaige Lagerung darf nicht auf den Güter-Perrons oder in den Güterböden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitensträngen bezw. in räumlich von den Güterböden getrennten, gleichzeitig anderen Zwecken nicht dienenden Schuppen unter Anwendung der unter 4 gegebenen Bestimmungen erfolgen.

12. Die Frachtgebühren sind ausnahmslos bei der Aufgabe zu entrichten. Nachnahmen des Versenders sind ausgeschlossen.

II.*) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens $2_{,6}$ cm starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als $0_{,06}$ cbm haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

III.*) Zündhütchen**) für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel,**) nicht sprengkräftige Zündungen, Patronenhülsen mit Zündvorrichtung**) und fertige Metallpatronen†) sowie fertige Patronen†) aus Pappe mit einem bis zur Höhe der Pulverladung reichenden inneren Blechmantel müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt sein. Jedes Kollo, welches fertige Patronen der vorbezeichneten Arten oder nicht sprengkräftige Zündungen enthält, muß mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

Sprengkräftige Zündungen,†) d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und elektrische Minenzündungen†) werden unter folgenden Bedingungen befördert:

*) Vergl. die mit * bezeichnete Anmerkung auf S. 193.

**) In den Niederlanden ist der Transport von Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegeln und Patronenhülsen mit Zündvorrichtung nur zulässig, wenn diese Gegenstände sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo mit einem besondern, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" 2c. tragenden Zettel beklebt ist.

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.

A. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind nebeneinander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

   Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

   Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechdosen sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Dosen mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Dosenblech ausgeschlossen ist.
2. Die gefüllten Blechdosen sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.
3. Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.
4. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und muß mit 2 starken Handhaben versehen sein.
5. Jede äußere Kiste muß eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift tragen.
6. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1—5 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Versender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

B. Elektrische Minenzündungen.

1. Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

   Statt der Blechdosen können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Dosen oder Schachteln sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueber-

kiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind zu höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.
3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter A 3—6 Anwendung.

III a. Zündbänder und Zündblättchen (amorces)†) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als $0{,}_{75}$ g Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $1{,}_{2}$ cbm Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1—3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

III b. Knallbonbons werden zum Transport zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.

III c. Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als $0,_5$ g Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $0,_5$ cbm Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt, und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1—3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinignng ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

IV. Streichhölzer und andere Reib- und Streich-Zünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme ꝛc.) müssen in Behältnisse von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $1,_2$ cbm Größe, sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

V. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. IV gegebenen Vorschriften. Anstatt der hölzernen Kisten jedoch auch sehr feste hölzerne Fässer verwendet werden. (Wegen anderer Zündschnüre vergl. Nr. I.)

VI. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 kg enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebte größere Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VII. Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg

fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen Phosphor) enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VIII. Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium, sowie sogenannte Natron-Coaks†) (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) werden nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefel-Natrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in eisernen Wagen mit festschließenden eisernen Deckeln (sog. Sargwagen) zur Aufgabe gelangt — nur, in dichte Blechhbehälter verpackt, zur Beförderung übernommen.

IX. Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten in wasserdichtes Papier und dann in verklebte Blechschachteln verpackt sind.

X. Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XI. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 kg brutto, welche oben unten durch eiserne Bänder verstärkt, sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen, oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein

oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XII. Holzgeist in rohem und rectifiziertem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. X für Schwefeläther ꝛc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl Nr. XXXIX.

XIII. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIV.*) Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XV.*) Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem vereideten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert. Vergl. § 48 A 3 c.

XVI. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehende Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen

*) Vergl. die mit * bezeichnete Anmerkung auf S. 193.

zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIX müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
4. Die Mineralsäuren*) werden, wenn die einzelnen Kolli, welche zu einer Frachtbrief-Sendung gehören, nicht über 75 kg schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbrief-Sendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 kg, so kann die Eisenbahn-Verwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2000 kg nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 kg verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 kg angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 kg befindet, ist vom Versender bezw. Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Falls das Abladen und Abholen solcher Kolli Seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation bezw. nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, die Kolli unter Beachtung der Bestimmungen im § 61 Abs. 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Kolli ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

---

*) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre darf bei Verpackung flüssiger Mineralsäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 kg betragen und treten die Bestimmungen sub XVI 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Von dieser Erleichterung werden jedoch die unter XVII, XVIII, XIX, XXII und XXV aufgeführten Artikel nicht betroffen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI gegebenen Vorschriften mit der Maaßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem, mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorien-Erde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. X) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannten Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1 Absatz 1 maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXI. Petroleum, rohes†) und gereinigtes, sofern es bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von mindestens $0{,}780$ hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm nicht unter 21° C. entzündliche Dämpfe giebt (Testpetroleum);

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen 2c.);
ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol 2c.) sowie Mirbanöl (Nitrobenzol).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
   entweder
   a) in besonders guten dauerhaften Fässern,
   oder
   b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
   oder
   c) in Gefäßen aus Glas*); in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.**)
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen

*) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug.
**) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre darf das Bruttogewicht des einzelnen Kollo bei Anwendung von Glasgefäßen 60 kg und bei Anwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 kg nicht übersteigen.

diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens $0{,}780$ haben oder daß das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXIa. Petroleum, rohes†) und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von weniger als $0{,}780$ und mehr als $0{,}680$ haben (Benzin, Ligroin und Putzöl).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
   entweder
   a) in besonders guten dauerhaften Fässern,
   oder
   b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
   oder
   c) in Gefäßen aus Glas*); in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.
*) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen in Sand einzubetten und an den Wänden des Wagens, sowie untereinander durch Stricke zu befestigen*). Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen**); an den Wagen, und zwar diese überragend, ist eine rothe weithin sichtbare Tafel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen***).
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14 °R. ein spezifisches Gewicht von weniger als $0{,}_{780}$ und mehr als $0{,}_{680}$ haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern

---

*) In den Betriebs-Reglements für Oesterreich und Ungarn ist nur vorgeschrieben, daß die Körbe und Kübel im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen sind.

**) Laut Bestimmung der Betriebs-Reglements für Oesterreich und Ungarn müssen Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug außerdem noch mit der Aufschrift „Muß getragen werden", versehen sein.

***) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre ist an den Wagen ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

diese Stoffe bei 14°R. ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
   oder
   b) in Gefäßen aus Glas*); in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen in Sand einzubetten und an den Wänden des Wagens, sowie unter-

*) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug.

einander durch Stricke zu befestigen.*) Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander, erfolgen.

8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen†); an den Wagen, und zwar diese überragend, ist eine rothe, weithin sichtbare Tafel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen**).

Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXIV. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) ꝛc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist, entweder
   a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenen Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen

   oder

   b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenen Holze verpackt sind

*) In den Betriebs-Reglements für Oesterreich und Ungarn ist nur vorgeschrieben, daß die Körbe und Kübel im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen sind.

†) Laut Bestimmung der Betriebs-Reglements für Oesterreich und Ungarn müssen Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug außerdem noch mit der Aufschrift „Muß getragen werden", versehen sein.

**) Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre ist an den Wagen ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4.

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze ꝛc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenen Holze gefertigten, mit Einlagereifen bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße ꝛc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech

oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehten Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reifen geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport auf-

gegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume voneinander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Stärke im Abstand von 2 cm bestehen und durch 2 dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergl. Abs. 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transport zugelassen.

XXXII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene*) frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen,

*) 1. Die Anlage D der Betriebs-Reglements für Oesterreich und Ungarn enthält zwischen den Worten „ungesalzene" und „frische" den Zusatz: „oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern

Hörner, Klauen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der unter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene*) frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestellen nach Maaßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande

---

und des Handels vom 1. Februar 1873 mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete".

2. Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre müssen gesalzene oder im Sinne der unter 1 erwähnten ministeriellen Verordnung (welche besagt, daß die zum Transport bestimmten thierischen Rohprodukte und Abfälle ohne Unterschied der Menge, in welcher der Transport stattfindet, mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) derart befeuchtet werden sollen, daß die Fäulniß wirksam hintangehalten wird bezw. daß kein Fäulnißgeruch wahrnehmbar ist) mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete Häute je in Ein Kissen zusammengefaltet und dieses gut zusammengebunden sein.

*) Vergl. die mit * bezeichnete Anmerkung auf S. 193.

in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruchs thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.
5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIV. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachs-Stroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne ꝛc., sowie die durch Vermischung von Petroleum-Rückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXVI. Collodiumwolle†) wird, sofern sie mit mindestens 50 % Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender und von einem vereideten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

---

†) Vergl. die mit † bezeichnete Anmerkung auf S. 193 u. 194.

Enthält die Collodiumwolle einen niedrigeren Procentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter 1 Anwendung.

XXXVII. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert.

In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Versenders mit Decken zu versehen.

XXXVIII. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- bezw. Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 ° C. den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maaße stattgefunden hat.

XXXVIII a. Flüssiges (kondensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 100 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß

deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe, stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

XXXVIIIb. Wasserfreie flüssige schweflige Säure darf nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 50 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

XXXIX. Falls die unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter X, XII, XVII (mit Ausnahme von Brom), XX bis XXIII einschließlich aufgeführten Körper einerseits und die unter XVI (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 g) andererseits, sowohl miteinander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blech-Flaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

Auszug

aus dem allgemeinen deutschen Handels-Gesetz-Buch

(Titel IV und V).

Das deutsche Handels-Gesetz-Buch erlangte nach den bezüglichen Einführungsgesetzen Gesetzeskraft in Preußen, Sachsen, Nassau am 1. März, in Bayern, Koburg-Gotha am 1. Juli, in Schwarzburg-Sondershausen, Sachsen-Meinigen am 1. September, in Waldeck, Anhalt-Bernburg am 1. Oktober 1862, in Hessen-Darmstadt, Baden, Frankfurt a/M. am 1. Januar, in Sachen-Weimar am 1. April, in Oesterreich, Reuß j. L. am 1. Juli, in Braunschweig am 1. November 1863, in Hessen-Homburg am 1. Januar, in Lübeck am 1. März, in Anhalt-Dessau-Köthen am 1. April, in Altenburg am 1. Mai, in Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strehlitz am 1. Juli, in Oldenburg, Lippe-Detmold, Schwarzburg-Rudolstadt am 1. Oktober 1864, in Bremen, Hannover am 1. Januar, in Württemberg am 15. Dezember 1865, in Hessen-Kassel, Lauenburg, Lippe-Schaumburg am 1. Januar, in Hamburg, Holstein am 1. Mai 1866.

Titel IV.

Von dem Speditionsgeschäfte.

Artikel 379.

Spediteur ist derjenige, welcher gewerbemäßig in eigenem Namen für fremde Rechnung Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen übernimmt.

Artikel 380.

Der Spediteur haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Empfangnahme und Aufbewahrung des Gutes, bei der Wahl der Frachtführer, Schiffer oder Zwischenspediteure und überhaupt bei der Ausführung der von ihm übernommenen Versendung der Güter entsteht.

Der Spediteur hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Artikel 381.*)

Der Spediteur hat die Provision und die Erstattung dessen zufordern, was er an Auslagen und Kosten oder überhaupt zum Zweck der Versendung nothwendig oder nützlich aufgewendet hat.

Er ist nicht befugt, eine höhere als die mit dem Frachtführer oder Schiffer bedungene Fracht zu berechnen.

Artikel 382.

Der Spediteur hat wegen der Fracht, der Provision, der Auslagen, Kosten und Verwendungen und wegen der dem Versender auf das Gut geleisteten Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Gute, sofern er dasselbe noch in seinem Gewahrsam hat, oder in der Lage ist, darüber zu verfügen.

Er kann dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers geltend machen.

Bedient sich der Spediteur eines Zwischenspediteurs, so hat der letztere zugleich die seinem Vormann zustehenden Rechte, insbesondere dessen Pfandrecht, auszuüben.

Soweit der Vormann wegen seiner Forderung durch Nachnahme von dem Nachmann befriedigt ist, geht die Forderung und das Pfandrecht des Vormanns von Rechtswegen auf den Nachmann über. Dasselbe gilt in Bezug auf die Forderung und das Pfandrecht des Frachtführers, wenn und insoweit der letztere von dem Zwischenspediteur befriedigt ist.

Artikel 383.

Ein Spediteur, welcher die Versendung durch Frachtführer oder Schiffer, jedoch mittelst von ihm für eigene Rechnung gemietheter Transportmittel besorgt, kann die gewöhnliche Fracht nebst der Provision und den sonstigen Kosten berechnen.

Artikel 384.**)

Wenn ein Spediteur mit dem Absender oder Empfänger über bestimmte Sätze der Transportkosten sich geeinigt hat, so haftet er,

*) Zu Art. 381. Der Spediteur kann nicht bloß die Fracht, sondern Alles berechnen, was der Frachtführer durch den Frachtvertrag oder sonst zu fordern berechtigt ist. Verzichtet der Frachtführer auf irgend einen Anspruch, so thut er dies im Zweifel zu Gunsten desjenigen, für den der Spediteur handelt.

Verrichtet der Spediteur in irgend einer Weise auch Funktionen eines Frachtführers, so muß er dafür wie ein solcher entschädigt werden (Art. 385).

Dagegen kann er nicht höhere Fracht ansetzen, wenn er eine billigere als gewöhnliche Gelegenheit benutzt hat, obgleich er dies auf seine Gefahr thut (Art. 384).

**) Zu Art. 384. Im Falle des Art. 384 haftet der Spediteur nicht nur

in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung, für die von ihm angenommenen Zwischenspediteure und Frachtführer. Er ist in diesem Falle zur Provision nur dann berechtigt, wenn vereinbart ist, daß eine solche neben den bestimmten Sätzen der Transportkosten gefordert werden könne.

Artikel 385.

Der Spediteur ist, wenn nicht ein Anderes bestimmt ist, befugt, den Transport der Güter selbst auszuführen.

Wenn er sich dieser Befugniß bedient, so hat er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers und kann die gewöhnliche Fracht, die Provision und die bei Speditionsgeschäften sonst regelmäßig vorkommenden Unkosten berechnen.

Artikel 386.

Die Klagen gegen den Spediteur wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts verjähren nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatsachen an den Spediteur binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden in den Fällen des Betruges oder der Veruntreuung des Spediteurs keine Anwendung.

Artikel 387.

Im Uebrigen sind die Rechte und Pflichten des Spediteurs, soweit dieser Titel keine Bestimmungen darüber enthält, nach den Grundsätzen des vorigen Titels zu beurtheilen; insbesondere kommen die Bestimmungen, welche in den Artikeln 365 bis 367*) für den Kommissionär gegeben sind, auch für den Spediteur zur Anwendung.

---

für die ordentliche Wahl der Leute, sondern auch für deren Handlungen, selbst dann, wenn ihm bei der Auswahl kein Fehler vorgeworfen werden kann. Für diejenigen Vorfälle, welche auch den gewählten Personen gegenüber Zufall oder höhere Gewalt darstellen, haftet der Spediteur auch im Falle des Art. 384 nicht. (Vergl. Art. 428.)

*) Zu Art. 387. Die Artikel 365—367 enthalten folgende wesentliche Bestimmungen: Ist das Gut bei der Ablieferung in einem äußerlich erkennbar beschädigten oder mangelhaften Zustande, so hat der Kommissionär die Rechte gegen den Frachtführer oder Schiffer zu wahren, für die Beweise jenes Zustandes zu sorgen und den Kommittenten sofort Nachricht zu geben. Event. bleibt er für den Schaden haftbar. Ferner hat er den Schaden durch Sach-

Artikel 388.*)

Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb nicht in Speditionsgeschäften besteht, eine Güterversendung durch Frachtführer oder Schiffer für fremde Rechnung in eigenem Namen zu besorgen übernimmt, so gelten in Ansehung eines solchen Geschäfts die Vorschriften dieses Titels.

Artikel 389.

Die Bestimmungen dieses Titels finden keine Anwendung auf Personen, welche nur die Vermittelung von Frachtverträgen zwischen dem Absender und dem Frachtführer oder Schiffer bewirken (Frachtmäkler, Güterbestätter, Schiffsprokureure).

Titel V.

Von dem Frachtgeschäft.

I. Abschnitt.

Vom Frachtgeschäft überhaupt.

Artikel 390.**)

Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt.

Artikel 391.

Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender.

Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen.

Artikel 392.***)

Der Frachtbrief enthält:

1. die Bezeichnung des Guts nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;

---

verständige feststellen zu lassen, bei leicht verderblichen Gütern den Verkauf derselben zu bewirken. — Für Verlust oder Beschädigung des Guts ist der Kommissionär, während er Aufbewahrer desselben ist, verantwortlich, wenn er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten. Unterbliebene Versicherung des Guts macht den Kommissionär nur dann verantwortlich, wenn er zur Versicherung Auftrag erhalten hat.

*) Zu Art. 388. Dasselbe gilt auch im Falle des Art. 383.

**) Zu Art. 390. „Auf Flüssen und Binnengewässern" ist hier gleich auf Flüssen oder Binnengewässern.

***) Zu Art. 392. Der Name des Absenders als Unterschrift genügt.

2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung, getroffen haben.

Artikel 393.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen.

Artikel 394.*)

Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muß, durch den Ortsgebrauch bestimmt; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muß aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermessen.

Artikel 395.

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis

*) Zu Art. 394. Unter den Zufällen sind hier nicht bloß eigentliche, objektiv so zu bezeichnende Vorfälle zu verstehen, sondern auch die durch Schuld des Frachtführers oder eines Dritten entstandenen Hemmnisse. Dies erhellt auch schon daraus, daß der Artikel bei der Entschädigung des Frachtführers auf Verschulden des letzteren ausdrücklich Rücksicht nimmt.

zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergl. oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.

Artikel 396.

Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muß, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Artikel 397.*)

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Artikel 398.

Ist für den Fall verspäteter Ablieferung ein Abzug an der Fracht oder der Verlust der Fracht oder sonst eine Konventionalstrafe bedungen, so kann im Zweifel außerdem auch der Ersatz des diesen Betrag übersteigenden Schadens gefordert werden, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden ist.

---

*) Zu Art. 397. Soll der Frachtführer für größere Sorgfalt haften, so bedarf es dazu vertraglicher Festsetzung.

Artikel 399.

Beweist der Frachtführer, daß er die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, so kann die bedungene gänzliche oder theilweise Einbehaltung der Fracht, oder die Konventionalstrafe wegen verspäteter Ablieferung nicht in Anspruch genommen werden, es sei denn, daß sich aus dem Vertrage eine entgegenstehende Absicht ergiebt.

Artikel 400.

Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient.

Artikel 401.

Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem andern Frachtführer übergiebt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

Artikel 402.

Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.

Artikel 403.

Der Frachtführer ist verpflichtet, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

Artikel 404.

Der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger ist vor Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Guts erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zweck nothwendigen Anweisungen zu ertheilen; die Auslieferung des Guts kann er vor dessen

Ankunft am Orte der Ablieferung nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat.

Artikel 405.

Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Guts zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Maßgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Artikel 406.

Durch Annahme des Guts und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Artikel 407.*)

Wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen des Betheiligten das Handelsgericht oder in dessen Ermangelung der Richter des Orts.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

Das Gericht kann auf Ansuchen des Betheiligten verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und daß es ganz oder zu einem entsprechenden Theile Behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird.

Artikel 408.**)

Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

*) Zu Art. 407. Dieser Artikel ist abgändert durch § 13 Alin. 4 des Gesetzes, betr. die Einführung der CPO. v. 30. Jan. 1877. In den Fällen der Art. 348, 365, 407 des HGB. ist das im § 448 der CPO. bezeichnete Amtsgericht zuständig; auf die Ernennung, Beeidigung und Vernehmung der Sachverständigen finden die Vorschriften der CPO. in dem achten Titel des ersten Abschnitts des zweiten Buches entsprechende Anwendung.

**) Zu Art. 408. Auf Frankosendungen findet dieser Artikel keine Anwendung.

Nur wegen Verlust oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Die Bestimmung über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts (Art. 386) finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

Artikel 409.

Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theils desselben veranlassen (Art. 407).

Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Artikel 410.

Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Der vorhergehende Frachtführer, welcher von dem nachfolgenden befriedigt ist, überträgt auf diesen von Rechtswegen seine Forderung und sein Pfandrecht.

In gleicher Art wird die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den Frachtführer übertragen.

Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange, als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

Artikel 411.

Wenn auf demselben Gute zwei oder mehrere gemäß den Artikel 374,*) 382 und 409 begründete Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht des Kommissionärs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

Artikel 412.

Wenn der Frachtführer das Gut ohne Bezahlung abliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, so wird er, sowie die vorhergehenden Frachtführer und die Spediteure, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.

Artikel 413.

Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt.

Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet.

Artikel 414.

Der Ladeschein enthält:

1. die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen desjenigen, an den oder dessen Ordre das Gut geliefert werden soll. Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Ordre gestellt ist;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung.

---

*) Artikel 374 lautet: Der Kommissionär hat an dem Kommissionsgut, sofern er dasselbe noch in seinem Gewahrsam hat oder sonst, insbesondere mittelst der Konnossemente, Ladescheine oder Lagerscheine, noch in der Lage ist, darüber zu verfügen, ein Pfandrecht wegen der auf das Gut verwendeten Kosten, wegen der Provision, wegen der rücksichtlich des Guts gegebenen Vorschüsse und Darlehen, wegen der rücksichtlich desselben gezeichneten Wechsel oder in anderer Weise eingegangenen Verbindlichkeiten, sowie wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Kommissionsgeschäften.

Der Kommissionär kann sich für die vorstehend erwähnten Ansprüche aus den durch das Kommissionsgeschäft begründeten und noch ausstehenden Forderungen vorzugsweise vor dem Kommittenten und dessen Gläubigern befriedigen.

Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete, gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen.

Artikel 415.

Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Gutes; die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.

Artikel 416.

Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet.

Artikel 417.

Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Artikel 418.

Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Artikel 419.

Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist.

Artikel 420.

Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.

Artikel 421.*)

Die Bestimmungen dieses Abschnitts finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten.

Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur in soweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.

Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung.

II. Abschnitt.

Vom Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere.

Artikel 422.

Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern

1. die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung, nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen,
2. der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,
3. die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Artikel 423.

Die in Artikel 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der in den Artikeln 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang

*) Zu Art. 421. Solche Verordnungen können nur in soweit ergehen, als die Gesetze dazu ermächtigen.

oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer, soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Artikel 424.

Es kann bedungen werden:

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist,
2. in Ansehung der Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist,
3. in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist,
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage 2c. zu erleiden:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist,
5. in Ansehung lebender Thiere:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Transport dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist,
6. in Ansehung begleiteter Güter:
   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Ist eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt zugleich als bedungen: daß bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Artikel 425.

In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:

1. daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Dasselbe kann in Ansehung von Gegenständen bedungen werden, welche sich in Reise-Equipagen befinden;
2. daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.

   Diese Frist darf nicht kürzer als 3 Tage sein.

Artikel 426.

In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder Maaß erleiden, kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde. Der Normalsatz muß, im Fall mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Artikel 427.

Es kann bedungen werden:

1. daß der nach Artikel 396 der Schadenberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag

und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll,

2. daß die Höhe des nach Artikel 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden.

Artikel 428.

Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gut oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselbe bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Die Frist darf nicht kürzer als vier Wochen sein.

Artikel 429.*)

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Artikels 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegeneinander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden, Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Artikel 430.**)

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe zum

*) Zu Art. 429. Es kann also nicht bedungen werden, daß nur die erste oder die letzte Eisenbahn hafte.

**) Zu Art. 430. Ob ein Ort an der Eisenbahn liege oder nicht, ist thatsächliche Frage.

Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so kann bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahnen enden soll; ist dies bedungen, so treten in Bezug auf die Weiterbeförderung nur Verpflichtungen des Spediteurs ein.

Artikel 431.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen, und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

Nachtrag.

(Ausgabe B.)

Gültig vom 1. August 1886 ab.

I.

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seinen Sitzungen vom 10. Juni und 8. Juli d. J. nachstehende Ergänzungen und Abänderungen der Anlage D (S. 193) zum § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. In Nr. I ist:
   a) am Schlusse des fünften Absatzes hinter dem Worte „Schwefel" einzuschalten:
      „ferner Patronen aus Kinetit (ein durch Nitrocellulose gelatinirtes Nitrobenzol, in welches unter Ausschluß anderer Substanzen ein Gemenge von salpetersaurem und chlorsaurem Kalium eingeknetet ist)."
   b) in Nr. I 1 erster und dritter Absatz,
      Nr. I 2 zweiter Absatz,
      Nr. I 3 vorletzter Absatz und
      Nr. I 4 dritter und fünfter Absatz
   statt der Worte: „Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatine-Dynamitpatronen" zu setzen:
      „Dynamit-, Sprenggelatine-, Gelatinedynamit- und Kinetitpatronen";
   sowie ferner
      in Nr. I 1 zweiter Absatz zwischen: „Gelatine-Dynamitpatronen" und „Schießbaumwolle" einzuschalten: „Kinetitpatronen".
2. Die Bestimmungen unter Nr. IV erhalten folgende Fassung:
   „IV. Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme 2c.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über $1,_2$ Kubikmeter Größe sorgfältig und

dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalt zu bezeichnen."

3. In der Bestimmung unter Nr. V ist der Satz:
„Anstatt der hölzernen Kisten können jedoch auch sehr feste hölzerne Fässer verwendet werden".
zu streichen.

4. Die Bestimmung im zweiten Absatz der Nr. VIII ist wie folgt zu fassen:
„Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche mit Chlorcalciumlauge so stark getränkt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Versender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen."

II.

Ferner sind in Gemäßheit einer Verordnung des K. K. Oesterreichischen Herrn Handels-Ministers und des Königl. Ungarischen Herrn Kommunikations-Ministers vom 15. Juli 1886 in den Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und der Eisenbahnen der Länder der Ungar. Krone einige Aenderungen eingetreten.

Auf Grund dieser Aenderungen ist das Betriebs-Reglement wie folgt zu ergänzen:

Zu § 48.

1. Am Schlusse der Bestimmung A 3 d ist ein Sternchen beizufügen und am Fuße der Seite 63 folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) In dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns hat die Bestimmung A 3 d folgende Fassung:

d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate; (wegen Zündungen, Zündhütchen, Knallbonbons und Knallerbsen vergl. Anlage D Nr. I, III, IIIb und IIIc)."

Zu § 57.

2. Hinter dem ersten Absatz der auf Seite 106 und 107 abgedruckten Anmerkungen ist als Alinea 2 einzuschalten:

„Für Frachtsendungen, deren Lieferzeit an einem Sonntage abläuft, wird dieselbe im internen Oesterr.-Ungarischen Verkehre bis 12 Uhr Mittags des nächstfolgenden Montags erstreckt."

Zu der Nr. XXXIII der Anlage D.

3. Auf Seite 215 sind der Nr. XXXIII zwei Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„**) Im internen Oesterr.-Ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speziellen Bedingungen zu unterwerfen welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt."

Zu der Nr. IIIb der Anlage D.

4. Auf Seite 202 ist der Nr. IIIb ein Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) Diese Bestimmung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Kraft getreten."

Zu der Nr. IIIc der Anlage D.

5. Auf Seite 203 ist der Nr. IIIc ein Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) Diese Bestimmung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Kraft getreten."

Zu der Nr. IX der Anlage D.

6. Auf Seite 204 ist der Nr. IX ein Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) Diese Bestimmung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Kraft getreten."

Zu der Nr. XXXVIIIb der Anlage D.

7. Auf Seite 218 ist der Nr. XXXVIIIb ein Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) Diese Bestimmung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Kraft getreten."

Zu der Nr IV der Anlage D.

8. Auf Seite 203 sind der Nr. IV zwei Sternchen beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„**) Diese Aenderung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Wirksamkeit gesetzt worden."

Zu der Nr. V der Anlage D.

9. Auf Seite 203 ist der Nr. V ein stehendes Kreuz beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„†) Diese Aenderung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Wirksamkeit gesetzt worden."

Zu der Nr. VIII der Anlage D.

10. Auf Seite 204 ist der Nr. VIII ein Sternchen und ein stehendes Kreuz beizusetzen und am Fuße dieser Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*†) Diese Aenderung ist gleichlautend auch in Oesterreich-Ungarn in Wirksamkeit gesetzt worden."

G. Bätz'sche Buchdruckerei (Otto Hauthal) in Naumburg a/S.

Nachtrag II.

(Ausgabe B.)

zu Foerster (Flister) Betriebs-Reglement.

I.

Gültig vom 1. Januar 1887.

1. Ziffer 3 des Art. 17 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement (Seite 73) erhält folgende neue Fassung:

„Ist für einen Transport in Außerachtlassung des §. 50 Ziffer 3, Absatz 3 des Betriebs-Reglements eine Abfertigung gewählt worden, welche den Interessen des Versenders zuwiderläuft, und ist deshalb eine nach Ansicht der betheiligten Verwaltungen zurückzuerstattende Mehrfracht erwachsen, so wird — soweit nicht eine Verschleppung im Sinne des Verschleppungs-Uebereinkommens (Anhang IV) vorliegt, welche nach Maaßgabe des letzteren zu reguliren ist — diese Mehrfracht von den betheiligten Verwaltungen nach Verhältniß der Mehrbezüge aus der unrichtigen Abfertigung übernommen. Stehen den Mehrbezügen der einzelnen Verwaltungen auch größere Beförderungsstrecken gegenüber und verbleibt bei der Uebernahme der Mehrfracht pro rata der Mehrbezüge für die betreffenden Mehrstrecken nicht eine Transportentschädigung von mindestens 1,5 Pf. pro tkm bei Wagenladungen bezw. 4 Pf. pro tkm bei Stückgut, so ist das Fehlende aus den übrigen Frachtantheilen der betheiligten Verwaltungen und pro rata derselben bis zur Grenze der erwähnten Transportentschädigung zu entnehmen. Wo die Restfracht nach Abzug der dem Versender zurückzuerstattenden Mehrfracht zur Deckung der erwähnten Transportentschädigung für die gesammte Transportstrecke der betheiligten Verwaltungen nicht ausreicht, wird die Mehrfracht ohne Rücksicht auf diese Minimaltransportentschädigung von den betheiligten Verwaltungen pro rata der Frachtantheile getragen. Als betheiligte Verwaltungen im Sinne des Vorstehenden gelten die transportausführenden Verwaltungen ab derjenigen Station, welche die unrichtige Abfertigung vorgenommen hat, bis zur Bestimmungsstation."

2. An Stelle der gegenwärtigen Bestimmungen des Art. 23 des vorerwähnten Uebereinkommens (Seite 92) treten nachstehende Bestimmungen:

Art. 23.

Zu §. 53 des Betriebs-Reglements.

„Die Regulirung von Fracht-Reklamationen hat unter Beachtung nachstehender Bestimmungen zu erfolgen:

1. Fracht-Reklamationen werden von derjenigen Verwaltung regulirt, in deren Bereich die Fracht erhoben wurde.

Eine bei einer andern Bahn angebrachte Reklamation ist derjenigen Verwaltung, in deren Bereich die Fracht erhoben wurde, zur Erledigung zu übersenden.

Es soll jedoch nicht ausgeschlossen sein, daß jene Verwaltung, bei der die Reklamation ursprünglich angebracht war, von der regulirenden Verwaltung zur Befriedigung des Reklamanten ermächtigt werde.

Bei Sendungen, welche von Frankaturnoten begleitet waren, ferner bei Theilfrankaturen oder bei Nacherhebungen wegen zu gering bemessener Gebühren seitens der Empfangsstation hat stets die Versandverwaltung als regulirende zu gelten.

2. Die regulirende Verwaltung weist Reklamationen, welche ihr unbegründet erscheinen, sofort ab, befriedigt dagegen berechtigte Ansprüche baldmöglichst und zwar
   a) selbstständig:
      α) wenn die Reklamation durch Rechnungsfehler oder Irrungen in der Gewichtsannahme begründet wird,
      β) wenn die Reklamation durch im Frachtbriefe nicht vorgeschriebene indirekte statt der direkten Expedition hervorgerufen wurde.
   b) im Einvernehmen mit der andern Endbahn:
      bei unrichtiger Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife.
3. Alle andern Reklamationen, also auch die unter Ziffer 2b erwähnten, falls die beiden Endverwaltungen nicht übereinstimmen, sind der Entscheidung sämmtlicher am Transporte betheiligten Verwaltungen zu unterbreiten.

   Die am Transporte betheiligten Verwaltungen machen von der bewirkten Erledigung bezw. Weiterleitung des Rundschreibens der regulierenden Verwaltung (gleichzeitig mit der Weitergabe der Akten) in kurzer Form Mittheilung, sofern dies von der regulirenden Verwaltung gewünscht wird, was in jedem einzelnen Falle im Rundschreiben auszusprechen ist.

   Nach Eingang der Aeußerungen und, soweit nöthig, weiterer Aufklärung bescheidet bezw. befriedigt die regulirende Verwaltung den Reklamanten und veranlaßt die erforderliche Verrechnung.
4. Das unter 2 angeführte Verfahren kann nur auf Vorlage des Original-Frachtbriefes und außerdem, soweit erforderlich, der Frankaturnote bezw. des Aufnahme-Scheines (Duplikat-Frachtbrief) eingeleitet werden. Kann der Original-Frachtbrief nachgewiesenermaaßen nicht beigebracht werden, so ist die Entscheidung nach Maaßgabe der Nr. 3 Abs. 1 zu treffen.
5. Vor Entscheidung über eine Reklamation ist in allen Fällen zu prüfen, ob der reklamirte Betrag nicht schon auf dem Revisionswege zur Erstattung gekommen ist.
6. Die Erledigung der Reklamation ist auf dem Original-Frachtbriefe bezw. auf den von den Verwaltungen im Falle Verlustes desselben ander-

weit eingezogenen Schriftstücken unter Beidrückung des Verwaltungs-Stempels zu vermerken.

Auch in dem Falle, in welchem die Reklamation als unbegründet abgelehnt wird, ist den beigebrachten Dokumenten der Verwaltungs-Stempel aufzudrücken und die Geschäftszahl beizufügen, unter welcher der Anspruch von der betreffenden Verwaltung behandelt wurde.

7. In allen Fällen, in denen Frachtrückerstattung erfolgt, veranlaßt die regulirende Verwaltung die Ausgleichung durch Uebersendung einer „Ausgleichs-Anmeldung" an die Abrechnungsstelle.

In dieser „Ausgleichs-Anmeldung" sind die Veranlassung der Frachterstattung nebst den Verrechnungsdaten der betreffenden Transporte, sowie event. die Geschäftszahlen der Erklärungen der berufenen Verwaltungen genau anzuführen und von der Abrechnungsstelle ebenso in die „Ausgleichs-Uebersichten" zu übertragen.

8. Anfragen an die betreffenden Fachbureaus über Tarifsätze und deren Vertheilung u. s. w., welche zur Unterscheidung von andern Schriftstücken auf blauem Papier ausgefertigt werden, sind — und zwar thunlichst auf den die Anfrage enthaltenden Schreiben selbst — binnen zehn Tagen zu erledigen, andernfalls ist Zwischenbescheid zu geben.

9. Gegen die gemäß Ziffer 2 vollzogene Zahlung an den Reklamanten kann von keiner Seite Einspruch erhoben werden."

3. a) In Ziffer 1 des Art. 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement (Seite 97) sind hinter „alle Nachnahmen" die Worte „nach Eingang" einzuschalten.

b) Ebendaselbst ist als 4. Absatz folgende Bestimmung zuzusetzen:

4. Für den Güter-Verkehr mit Oesterreich-Ungarn gelten die vorstehenden Bestimmungen auch bei Nachnahmen unter 150 M."

c) Die Anmerkung am Fuße der Seite 97 des Betriebs-Reglements ist zu streichen.

II.

Gültig vom 1. März 1887.

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 3. Februar cr. beschlossen, den Bestimmungen unter Nr. XXXII der Anlage D zum § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands (Seite 214) folgende Fassung zu geben:

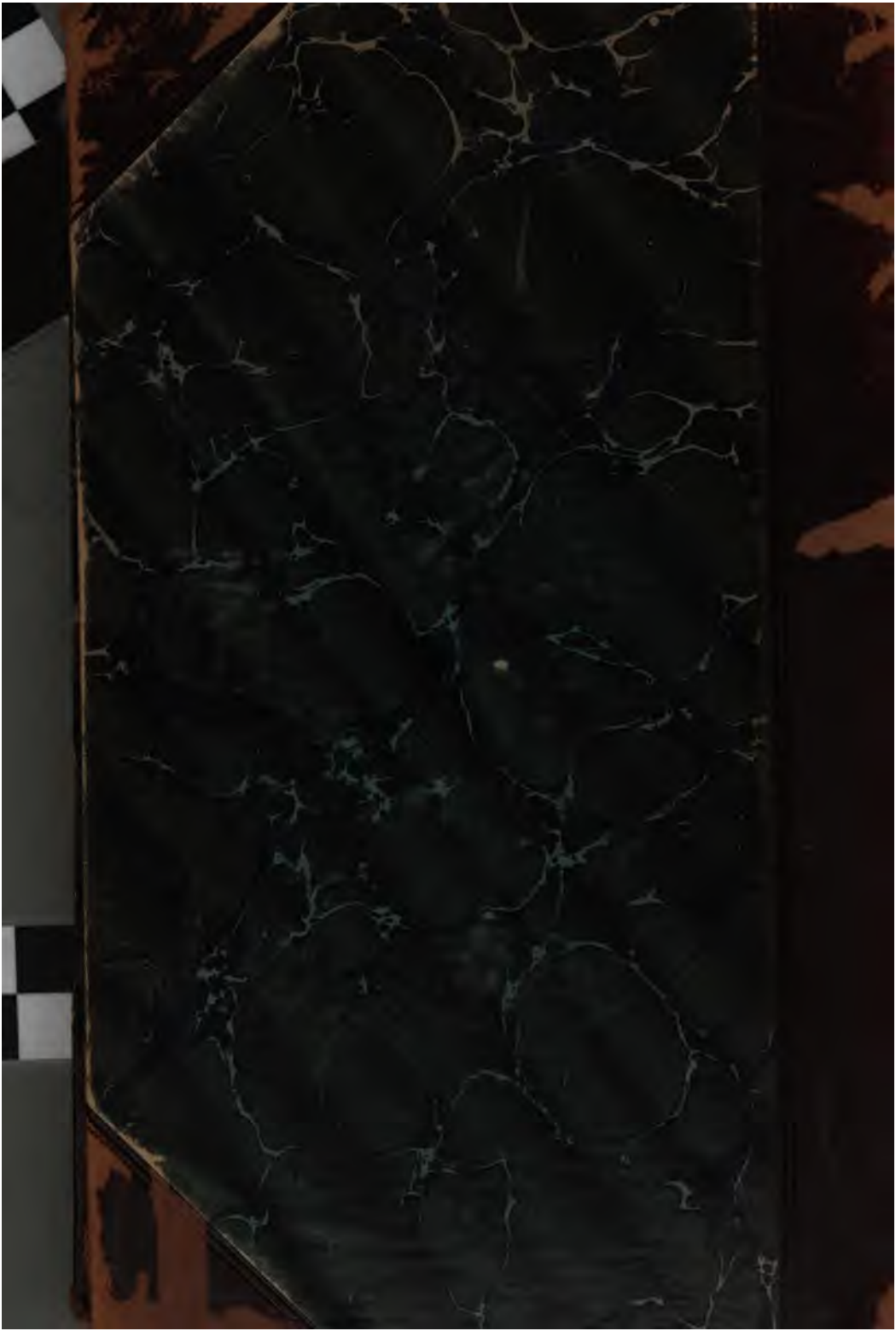
Nr. XXXII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der und

Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
2. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepreßtes Talg, Hörner ohne Schlauch, d. h. ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, d. h. die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.
3. Einzelsendungen der vorstehend unter 2 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
4. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen werden bei Aufgabe in Wagenladungen entweder in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt, oder unter der Bedingung zur Beförderung zugelassen, daß die Sendungen mit großen doppelten getheerten Decken vollständig eingedeckt sind. Die Decken hat der Versender zu stellen und vor jedem Transport frisch zu theeren.
5. Die Beförderung der vorstehend unter Nr. 4 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Die in der Anlage D des Betriebs-Reglements unter III^{b} (Seite 202), III^{c} (Seite 203), IX (Seite 204) und XXXVIII^{b} (Seite 218), sowie die im Nachtrage zum Betriebs-Reglement unter I Nr. 2 (Seite 235), Nr. 3 und Nr. 4 (Seite 236) aufgeführten Bestimmungen, welche bisher nur beschränkte Geltung für den die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns berührenden Vereins-Verkehr hatten, sind nunmehr in das Vereins-Betriebs-Reglement selbst aufgenommen und deshalb fortan im gesammten Vereins-Verkehre zu beachten.

HE 3073 1886 .F65
Betriebs-Reglement fur die Eis
Stanford University Libraries
3 6105 041 801 593

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(650) 723-9201
salcirc@sulmail.stanford.edu
All books are subject to recall.
DATE DUE

SEP 2 4 2001
JUL 3 1 2001